Летные дневники, часть 8

Летные дневники - 8

Василий Васильевич Ершов

SHOUT
SHARE
IT

•

Летные дневники. Часть восьмая и последняя

Василий Ершов

***** 1996-1999 г.г. 5.04.96 г. Печальная весть. На Камчатке разбился наш Ил-76. 6.04. Уже больше суток ищут самолет. Мы не отходим от телевизора, но ничего утешительного нет. Слухи. То они везли 40 тонн мяса из Новосибирска, то 50. То 12 человек на борту, то 19. Предполагать что-либо трудно. Если взяли больше груза, а меньше топлива, то вполне возможно, что топлива не хватило. Сесть же на вынужденную на Камчатке невозможно. Даже в ясную погоду над нею лететь неприятно, а у них и погода-то была неважная. Гор там предостаточно. Ну, не буду фантазировать. Найдут. Правда, как искали хабаровский самолет… И до сих пор о нем тишина. 7.04. Самолет так пока и не нашли. Низкая облачность, а там горы. И потихоньку среди летчиков вырисовывается версия: груза взяли вроде бы на 10 тонн больше, а топлива немножко меньше, чем по расчету… а тут антициклон, со встречным, восточным ветром… Кто и когда считал топливо на ильюшинских машинах – это же не туполевские, где всегда на пределе. Видимо, капитан рискнул. Но на ВПР в Елизово надо иметь на борту топлива аж до Магадана, плюс еще на 30 минут полета – это тонн 12-15; я не знаю их расхода. И что – не хватило даже до аэродрома назначения? Если я всю жизнь мечтал построить детям двухкомнатную квартиру, а у меня нет даже на первоначальный взнос… а тут, допустим, предлагают взять лишний груз и суют в руки, ну, миллионов 50… Главная причина всех катастроф нынче – неуверенность летчиков в завтрашнем дне, низкая и нерегулярная зарплата… и возможность, рискуя жизнью, использовать самолет в личных целях. Вот к этой версии склоняются все больше и больше. Медведев в беседе со мной нажимал на то, что если увеличить зарплату летчикам, то скоро пойдем по миру. Теперь он имеет тяжелую катастрофу. А ведь как он старается завоевать место под солнцем, поднять авторитет компании. И если истинная причина вскроется в хапужничестве экипажа, то рявкнулся и наш авторитет, и выгодные заказы пропали, и никто с нами всерьез не захочет иметь дела. Эта катастрофа ударила по всем нам. 9.04. Зла не хватает. Смотришь этот телевизор, дожидаешься крупиц информации, а когда получаешь их – одно разочарование. Самолет нашли на склоне сопки, там, где и искали. Он накрыт сорвавшейся в момент удара лавиной, поэтому едва заметные части долго не могли найти. Надо раскапывать. Но в крупицах той информации упорно высвечиваются одни нарушения.

Самолет, говорят, был перегружен. Превышена разрешенная коммерческая загрузка: по РЛЭ – на 10 тонн. По словам прокурора – вообще превышение взлетной массы на 17 тонн; это могло вызвать повышенный расход топлива в полете. Голимый криминал. По данным штурманских расчетов, необходимая заправка должна была быть не менее 73 тонн, а фактически, по бумагам, без неизбежной и скрытой заначки, было всего 65. Строятся предположения. Антициклон и встречный ветер до 200 км/час съели топливо еще до Магадана, и там, получается, нужно было подсесть на дозаправку. Но, по словам командира Ил-76 Ф., который саживался в том Магадане, его обобрали до нитки: за все – только наличными; еле вырвались. Приняв решение идти до Елизова, капитан сжег мосты: возврата нет. И уже когда тянул на последних каплях над вулканами, то попросил заход с прямой – видимо, из-за критического остатка топлива. Но ему не разрешили из-за плохой погоды: какой диспетчер возьмет на себя такое нарушение инструкции. Пришлось заходить с курсом 343, через Малку; где-то между вторым и третьим разворотом они и упали. Зайцы на борту, это само собой. Получается замкнутый круг. Все считают, что летчики – богатенькие, и все их грабят, начиная с квартирных воров и кончая водителем буксира в любом аэропорту. Летчики вынуждены компенсировать грабеж воровством. Отсюда и зайцы, и левый груз, и спекуляция, и рисковые полеты без топлива. Экипажи грузовых самолетов все поневоле – преступники, нарушители и хапуги. Недаром же у нас в отряде даже на маленьких грузовых Ан-26 у десяти экипажей вырезано 18 талонов. Недаром же продолжаются падения и катастрофы грузовых самолетов, не долетающих, не дотягивающих до посадочных огней всего несколько верст; это стало устойчивой системой. Причина одна. Развал Системы. Кроме того, летаем на металлололоме, и в каждом полете что-то отказывает. Так, у меня вчера в Комсомольске отказала система захода на посадку: КУРС-МП увел меня на две точки в сторону от линии курса, и только благодаря хорошей погоде я не уехал в горы; то же самое повторилось и дома, пришлось срочно переходить на ручное управление и садиться визуально. Вызванный к самолету рэсосник махнул рукой: а-а-а… это уже на ней было… И что же: опять снимут блок и заменят исправным блоком, перекинутым с другой машины; та полетит, дефект вылезет; если не убьются, запишут, вызовут к самолету рэсосника, он махнет рукой и перебросит блоки обратно. Нет запчастей. Естественно, мне надо на все эмоции плюнуть, а для себя сделать вывод. Не доверяй автоматическим заходам, которые ты очень любишь. Строго контролируй по приводам и настрой на это

сверхбдительного Филаретыча. Строгий комплексный контроль – и это несмотря на непрерывный учебный процесс: два стажера всегда в кабине, и мы поем над ними в два смычка. В работе явно проступает риск. Мы рискуем жизнью постоянно, и это так потому, что разваливается Система. Наши полеты все больше идут по инерции, обеспечить их как положено уже нет возможностей. Надеюсь только на свой опыт и на экипаж. Надо наступать на горло собственной песне: при малейшем ухудшении обстановки прекращать учебный процесс и брать все в свои руки. Филаретыч и так, чуть сомнение, высаживает курсанта и колдует над приборами сам. Не надо только сгущать краски. Да, полеты стали опасны. Но если на этом зациклиться, то лучше вообще уйти. Поэтому любой случай, любое ЧП, меня – меня, который сам себя так любит, – эмоционально касаться не должны: это – не со мной, я подумаю об этом завтра. Великое мое достижение – чувство уюта, спокойствия и надежности в пилотской кабине – не должно разрушиться под эмоциональным прессом летных происшествий. Я – пилот первого класса, инструктор, мастер, к которому все просятся, – я не допущу нарушений. Скоро тридцать лет, как я набираю свой драгоценный опыт. И даже пусть я его весь и не передам молодым… да и кому из них он теперь так уж нужен… но уж свою-то шкуру я профессиональными обтекателями обставлю. Просто из самоуважения. Чтобы обо мне потом не говорили, как примерно нынче шепчутся о капитане упавшего «Ила»: «Ершов? А мы-то думали, что это серьезный капитан…» А он, по словам комиссии, скрывал от елизовского диспетчера свое удаление, а значит, по словам той же комиссии, он – преступник. Может, в последние минуты его сердце разрывалось от сознания: что же это я наделал! Я нынче забирал машину со служебной стоянки, примыкающей к территории предприятия. И по натоптанной снежной тропе шли себе какие-то личности к забору, там по тающему сугробу вверх, прыжок на ящики, на контейнеры, – и через забор на ту сторону. А триста с лишним работничков службы безопасности ошиваются под единственным рейсовым лайнером и вокруг него, да спят в накопителях и по закуткам. У нас в эскадрилье устанавливают этот… компьютер. И забиты ими все кабинеты нашей конторы, но армия бухгалтеров, учетчиков, контролеров и их руководителей едва разгребается в сложной системе зарплаты, учета рабочего времени, отчетов по этому разгребанию и отчетов по отчетам. Да плюс армия компьютерщиков и обслуживателей. Мы путаемся во все более усложняющихся показателях отчетности в наших полетных заданиях; вторые пилоты постоянно пишут, пишут, морщат лбы, и напрочь им некогда учиться просто летать. И

капитаны вынуждены их бумаги контролировать и отвлекаться от собственно полета. И вязнет летное искусство в говне бумаг. Каждый сидящий на своем месте захребетник с тревогой ждет, что его-то уж точно должны сократить, – ничего же вообще не делает! Но – не сокращают, наоборот, увеличивают их количество. Разговоры о сокращении идут, а выдавливают-то с работы летный состав. А это значит, что скоро уйдут старики, носители опыта, – уйдут, так, толком, качественно и не научив зеленую молодежь. Тем же летчикам, кто вошел в силу, – им не до молодых: надо рвать своё. А это означает, что не за горами новые катастрофы. 12.04. Садился дома со сдвигом ветра, показывал, очередному молодому, как это делается. Перед торцом что-то подсказало мне прибрать режим на один процент. Замерла, раз-два-три, подхватил, коснулись, чуть придержал, – и боковой порыв; машина приподнялась на левой ноге, тряся правой, как человек, балансирующий на бревне, неслышно пробежала на левой цыпочке, но воспарить подъемной силы уже не хватило. Пришлось аккуратно опускать правую ногу и мягко ее приземлить. Потом так же аккуратно опустил переднюю. Таки сыграл свою роль этот сдернутый процент. Я в полете чегой-то сдуру открыл РЛЭ и вычитал там много интересного. Оказывается, за те пять лет, пока я его не открывал, тети Маши из горних высей министерства или как там его, понаписали туда уйму смешных вещей. К примеру: на глиссаде тягой двигателей надо управлять небольшими, плюс-минус 5 процентов, изменениями оборотов. Или: на крутой глиссаде перед выравниванием, чтобы торец проходить с вертикальной меньше 5 м/сек, надо делать предвыравнивание; при этом может понадобиться незначительное, до 5 процентов, увеличение режима. Вольно же им разбрасываться этими пятью процентами. Пять процентов в летном диапазоне режимов двигателя – это около двух тонн тяги на каждом двигателе. Ничего себе рекомендации. Тут один процент добавить или убрать – думаешь, ждешь, терпишь. Я вчера, в хорошем сдвиге ветра после дальнего привода, шел на 82, добавил 84, подумал, добавил 86, выждал, пока перетрясло, убедился, что скорость стала стабильно нарастать, и когда дошла до 280, поставил 84, потом 83, а когда стала падать до 270, поставил, как и было: 82. И дальше держал ее так до торца, и только убедившись, что 270 стоит стабильно, а меня хорошо поддувает, но не забывая, что над полосой может и присадить, я поставил 81, и так и выравнивал, и только когда понял, что темп выравнивания правильный, поставил малый газ. Плюс-минус пять процентов – роскошь, позволительная только кабинетным пилотам, которые на самолете ездиют по принципу:

«надо ехать – дай газ; надо тормозить – жми тормоз». 17.04. По Ил-76 был разбор, но я на нем не был. Говорят, экипаж нарушил схему захода, шел в горах 20 км правее, так, правее, прошел Малку и стал снижаться с 1200 до 600 к 4-му, а там как раз две сопки, и с одной из них на высоте 900 он и столкнулся. Сошедшая лавина накрыла его 30-метровым слоем снега… какой там пожар. Куда смотрел экипаж и как заводил их диспетчер, непонятно. О топливе говорят по-разному, но вроде топливо в баках еще оставалось. И если бы меня, к примеру, поджимало, то я бы стремился резать круг, а не растягивать его, как они. Сколько уже самолетов лежит вокруг горных аэродромов: Алма-Ата, Магадан, – да разве все перечислишь… и всё – нарушение схемы. О Грише все в один голос твердят: этот командир не мог лететь без топлива, не арап, вообще не нарушал, зайцев не брал… Ага… две недели назад вы о нем совсем другое говорили… Ну, насчет зайцев. Не берет их у нас один Пиляев, из принципа. Ну, может, и Гриша такой был, не знаю. Но не поверю я в то, чтобы на Ил-86 не возили левый груз и зайцев. У них нынче полетов-то – раз, два и обчелся, а кушать надо. С чего бы их тогда поголовно грабили. 28.04. Похоронили ребят. Но не всех, а только тех, кого нашли и опознали. Разговоры всякие; как всегда, пытаются свалить все на мертвых, чтобы как-то оправдать нарушения живых. О недостатке топлива речи нет. Я был неправ, предположив эту версию. Но то, что экипаж шел 40 километров правее схемы захода, а опытнейший диспетчер дал снижение, увидев, что азимут соответствует пролету Малки, а удаление… удаление было на 40 км дальше, а он этого не видел. Работал ли РСБН? Их везде снимают с эксплуатации, а ведь основная коррекция места самолета идет по РСБН – и у нас, и на Як-42, и на Ил-76. Мы на похоронах не были, сидели трое суток в Москве. И вот наглядный пример. На обратном пути, дома, нам дали заход с прямой при низкой облачности. И я сразу забрал управление у второго пилота. Была необходимость проверить кое-какие подозрения. И нас таки подвели высоко. Сначала дали по локатору удаление большее, чем было на самом деле. Витя подумал и на всякий случай подкрутил НВУ. Потом дали удаление меньше фактического. Витя быстренько открутил назад и больше НВУ не трогал. На очередной запрос удаления нам снова дали больше. Мы поняли, что диспетчерский локатор нам не помощник. Я приготовился при необходимости рухнуть вниз, погасил скорость. И таки рухнуть пришлось, когда вместо расчетных 45 км, совсем уж закорректированных нами с подачи подхода, круг дал удаление всего 29, а высота 1800. Пришлось использовать интерцепторы, да я заранее учел, что низкое из-за циклона

давление отнимет у нас метров 400 высоты на эшелоне перехода. Короче, все успели, строго по пределам, и я красиво показал второму пилоту, как это делается. Заодно и заходик по минимуму поставил. Но я, командир, к этому был готов. 30.04. Слетали на Сахалин. Мне удалось хорошо посадить полупустую машину с задней центровкой; обратно худо-бедно посадил Слава Снытко, но мягкое касание удалось скорее как исключение при весьма корявом заходе. Но для второго пилота, налетавшего 50 часов, вполне сойдет. Будет он хорошо летать: видно. Итак, отвозил я всех молодых, раздали по экипажам, добрый им путь. Зашел в контору и заикнулся об Евдокимове. Савинов засмеялся: нынче утром Евдокимов так же точно заикнулся, просился к тебе. Но… Так как Медведев дал указание вне очереди ввести Батурова, то, значится, буду вводить его я, в скором времени; под него дадут машину и топливо, и Савинов надеется протолкнуть на ввод вместе с Батуровым и Евдокимова, и Колю Петруша. Значит, мне летом снова дадут интенсивный налет… на хрен бы он мне сдался. Потерплю только из-за Коли. Сегодня видел Андрея Гайера. Все у него хорошо… но с вводом – тишина. И он уже жалеет, что ушел в 4-ю эскадрилью. Но я ему сказал: ты сам сделал выбор. Попал за границу, решил свои финансовые дела, а что касается ввода, то… завидуй блатным, которых ты, может, сам бы к самолету не подпустил. Вон, известный наш деятель: своему сыну… фактически еще курсанту, с 200 часами общего налета, – уже протолкнул 2-й класс. И глядишь, через годик тебя, Гайера, посадят к нему вторым пилотом-нянькой. А кого же, как не Гайера. Ведь убьется же! Случай за случаем идут грубые посадки. Вот Боря Л. присадил в Джидде машину с перегрузкой 2,7… ну, замяли и на тормозах аккуратно спустили цифру до 2,1… пыльная, мол, буря… Вот Коля Г. садился в Волгограде под уклон, с попутным ветром, на повышенной скорости, сел в центре полосы, дважды включал реверс, под конец дернул аварийные тормоза и снес три покрышки на одной ноге. Эх, не было рядом моего сочинского спасителя Бори, некому было подсказать: ящик водки технарям – расписали бы на две ноги, и нет инцидента. Явно и неумолимо среди всей этой суеты проступает одно: теряется профессионализм, напрочь задавливается криминальной добычей денег при помощи самолета. Чему мы учим молодежь… Горбатенко грозился: всерьез говорят о сокращении летного состава, и сокращать будут в первую очередь тех, кто бьет самолеты. Все меньше и меньше остается тех летчиков, кто самолет любит и кто умеет его сажать так, как положено по совести. Остальная масса просто считает эти нюансы на глиссаде интеллигентской мазней. Кому нужны эти… симфонии. Цумба,

цумба, цумба! 5.05. Алексеича списывают по кардиосклерозу. Всё: отлетал 30 лет, день в день. Жалко? Да нет, все как раз вовремя. И он сам, и окружающие свыклись с мыслью, что время летной работы истекло, человек уходит на действительно заслуженный отдых. Скоро и нам… 11.05. На днях вез из Москвы зайцами курсантов из Бугурусланского летного училища. Три года отучились, не прикасаясь к штурвалу, одна теория; теперь их распустили на каникулы до июня, а там госэкзамены и… и в армию: может, в стройбат, может, в Чечню. Топлива нет. Стране не нужны пилоты. А солдаты нужны всегда. 15.05. А тут на днях полетел Главный Инспектор Управления проверять молодого пилота, сынка одной из особ приближенных, после налета им первых 50 часов на Ту-154. И был скандал. Ибо Главный Инспектор спросил: кого вы мне подсунули? Пришлось, мол, самому и пилотировать, сам и шасси-закрылки выпускал, сам и связь вел, и карту за мальчика читал. Какой же это летчик? Скандал был и в управлении. Сам начальник за голову схватился: бляха-муха, я же сам ему недавно подписывал на 2-й класс… Папа забегал, зазвонил… Савинов же доволен: а – пусть дойдет до департамента, пусть там решают, как такой вот пилот сможет обеспечивать хилую безопасность полетов, тем более, пилот не 4-го, а 2-го класса, – и один ли он такой. Левандовский предложил: а попробуйте отдать его такому инструктору, который сможет и научить летать, и потребовать знания руководящих документов. И этот инструктор, оборачивается так, что – я. Я уперся и предложил Савинову отдать парня самому Солодуну. Но Солодун нынче и.о. замкомэски в другой эскадрилье. Давай, Вася, ты, да не переживай: он долетывает вторую программу, ему часов 15 осталось; слетай с ним пару рейсов и отдай на проверку тому же Главному Инспектору, а он уж пусть решает его судьбу. На фиг бы мне это надо было. Ну, поглядим. Во всяком случае, я с ним постоянно летать не собираюсь, разве что взглянуть на этот полуфабрикат. А Филаретыч весь в счастье: удалось-таки перетащить сына из рушащейся Черемшанки к нам, в новую эскадрилью Як-40. Побегать ему пришлось, да и у Медведева не хватило совести отказать потомственным летчикам Гришаниным: сам же начинал полеты с дедом Филаретом на Ил-14. Ну и слава богу. Значит, Димка Гришанин, с налетом полторы тысячи часов на Як-40, на второй класс сдать не моги, не дозрел еще, а сыну приближенной особы, с налетом на «элке» 475 часов, из которых половина приписана, – пожалуйста, «в порядке исключения». И потом еще удивляемся, почему у нас не обеспечивается безопасность полетов. На Камчатке приостановили поисковые работы. Слишком много сил и средств затрачивается впустую.

Сейчас там с самолета посыпают снег сажей; через пару месяцев снег сойдет, тогда и закончат собирать все обломки, мясо и оставшиеся тела. В Америке вон еще хуже: лайнер упал и затонул в глубоком болоте, кишащем крокодилами. Там и искать бесполезно: крокодилы уже всех нашли. Правда, там помогут родственникам за счет фирмы, да страховка… У нас же лежит на столе бумага: «прошу вычесть из моей зарплаты 100 000 на похороны экипажа…» Все подписываемся. 29.05. Вторым пилотом ко мне пока пришел один из братьев-близнецов, Петя Сизых. Девять месяцев не летал, учил английский. Надо сделать с ним шесть рейсов, чтобы восстановил навыки. Ну, ученого учить – только портить. Сразу видно почерк не мальчика, но мужа. За пять лет он летать вполне научился, ну, школа Хатнюка. Конечно, отвык, но это дело наживное. А ведь по первости братья летали слабовато. Но после нашего теперешнего молодого поколения, которое чуть было не отбило у нас, стариков, веру в то, что нынешние летчики вообще способны летать, старые вторые пилоты явно выделяются именно школой. Есть, есть школа, наша, красноярская! Мы и из этих, нынешних, молодых, из сынков, сделаем нормальных пилотов, куда они денутся, лишь бы хотели. Только надо бы как-то поставить заслон этому блату, когда волк Петр Сизых будет летать вечным вторым у слабого, но блатного командира. У Евдокимова – да, полетает; и то, недолго, пока тот введется, а там и своя очередь вводиться подойдет. 4.06. Петя летает уверенно, но… до выравнивания. Землю он прилично потерял, ну, ищем вместе. А тут еще, как назло, все факторы не благоприятствуют его восстановлению: пустые машины с задней центровкой, болтанки, полосы то с ямой, то с пупком, – короче, корячится. Но таки вроде бы начал прорезаться глаз. Сегодня с ним слетает Пиляев. А на очереди уже второй брат, Ваня, с теми же проблемами. Известный алкаш командир К. был в плане и не явился в резерв; ну, это все: с ним чванькаться не будут, тем более, идет сокращение. Пропал человек. Жаль: пилот он прекрасный. Был. 5.06. В полете одолжил у Вити его очки, единичку, и с наслаждением читал книгу. Вторым пилотом с нами поставили Андрея Кибиткина; я выпросил у него один полет, туда, и сделал образцово-показательные взлет и посадку. Обратно вез Андрей, садился в болтанку и при небольшом сдвиге ветра… ну, волк. Этот уж убить себя молодому командиру не даст; он нянчит нынче моего Володю, страхует его. Везли в Самару 80, назад вообще 7 пассажиров. Если билет от Нью-Йорка до Москвы у порядочных авиакомпаний стоит на наши деньги где-то 1 200 000 рублей, то у нас от Красноярска до Москвы – миллион. Кто ж будет летать. Компания живет исключительно за

счет нещадной эксплуатации экипажей и матчасти в Иране. Но нас оттуда скоро выдавят. А экипажи, летающие внутри страны, скоро начнут сокращать. Настроение временщика. Поэтому я спокойно читаю книги в полете, и пусть еще скажут спасибо, что не отказываюсь от инструкторских обязанностей. Годик-то еще думаю продержаться. А что малая загрузка… бог с ней. Главное – чтобы ничего в жизни не изменилось, хотя бы годик-два еще… 6.06. Да, один фактор четко проявляется в моем отношении к работе. Я отвык много летать. Саннорму, свались она с неба, я не потяну. Конечно, если бы от этого зависела вся дальнейшая жизнь моей семьи, я бы в очередной раз стиснул зубы и, вспомнив молодость, тянул бы лямку еще годик… Но не от этого ли летчики и мрут, едва уйдя на пенсию? И не аппетиты ли пилотских жен загоняют мужиков в гроб – в нашей распросовецкой стране? Рейсы все больше ночные и с разворотом. Поэтому я откровенно стал спекулировать своим авторитетом, и без стеснения, увидев в пульке поганый рейс, ворчу и прошу полегче. Откровенно берегу здоровье: я налетался, и моя лепта едва ли не весомее иных, кто помоложе. Старше меня в эскадрилье только Лукич. А бояться того, что меня, за эти мои ворчанья, сократят в первую очередь… Да скоро нас всех сократят. И потом, завтра тот же Савинов, или Пиляев, или Менский, подойдут: Василич, тут вот какое дело… надо ввести в строй… надо обкатать после перерыва… Василич, слетай, посмотри, помоги, подскажи… Так что можно немного, самую малость, поворчать, покапризничать. Спасибо Володе Менскому: добрый человек, он иной раз остается за Савинова, так дает легкие рейсы. Моя роль в полетах, как я сейчас это себе представляю, большею частию психологическая. Ты попал в мой экипаж, куда люди просятся, – осмотрись же, поживи в хорошей, дружественной обстановке, реабилитируйся после стрессов, погляди, как в порядочном экипаже ЭТО по-настоящему делается, уверься в том, что такие экипажи еще есть, что на них хочется еще равняться. А хочешь вникнуть поглубже – пожалуйста, со всей душой, у нас секретов нет. И, между делом: дай-ка, пожалуйста, мне слетать, один полетик… И посмотри. Если очень захочешь, то и ты так сможешь… но надо очень, очень стараться. В основном же, я в экипаже лишь наблюдаю, поглядываю изредка, поверх очков. Работайте, ребята, вы же видите – сами можете; не тревожьте лишний раз старика, набивайте руку. Я вам доверяю. В сложных условиях мой подход таков: давай, давай, работай, так, так, хорошо. Хор-ро-шо! Вот тут… чуть-чуть… так, так… Хорошо! И вот здесь: вот, да, да, молодец. Хорошо! Хорошо и молодец. Вот главное. Ну, а то, что там чуть не так, тут чуть не туда, – это

попозже, остывши, незаметно, между делом, я подскажу, и разберемся. В следующем полете ненавязчиво напомню: ну-ка давай, с учетом опыта в аналогичной ситуации… вот, вот, так, так. Хорошо! Молодец! Иногда, бывает, вмешаешься, исправишь, и тут же, по ходу: учти, вот это недопустимо! Ну, давай дальше, вот, вот, молодец. Получается! А на земле уже спокойно, по пунктам, как у Рауфа Нургатовича, разбор, беседа. Тут недавно командир Л. жаловался. Он же года два как рвался в тот Иран, за свой счет выучился английскому; ну, попал. Через три месяца он оттуда вернулся, со свежим гайморитом; клянет себя. Но заграницу эту таки увидел; больше не хочет, наелся. Заработал на машину. А вот на квартиру дочери не смог. Каторга. Рвачество. Что ж, в возрасте 50 лет там делать нечего. Кроме того, там царствует доллар, и в погоне за ним – не до искусства мягких посадок и строгих заходов. Там ремесло, ходки. Нет, это не авиация. Когда Медведев поет нам о том, что за бугром – настоящая работа, я горько усмехаюсь: со свиным рылом, да в калашный ряд… Он греется у костра, в котором догорают и здоровье, и профессионализм, и лучшие человеческие качества летчиков из бывшего СССР, вынужденных дешево продавать себя за валюту. Если я свои лесопатрульные, тяжелые, но интересные полеты вспоминаю как романтические, лучшие годы своей летной жизни, то повернется ли язык такое же сказать о своей работе у наших иранцев? Все ведь плюются. 10.06. Саша Песков довез и посадил в Москве под мою диктовку; ну, пока еще слабоват. Обратно я попросил полет, почти не мучаясь угрызениями совести: в конце концов, я тоже летать хочу. Ну, образцово-показательный полет, с мягчайшей посадкой, без отклонений, – сколько уже таких полетов я им показывал. Опустил ногу, снял руки со штурвала, сложил их на груди и сказал: видишь, как ЭТО можно сделать, – с попутным ветром на кругу, на пустой, с двумя десятками пассажиров, летучей машине с задней центровкой? Хоть что-то, хоть где-то выделилось на каком-либо этапе? Полет, и правда, был как ртуть: все перетекало из этапа в этап, все незаметно менялось так, что в результате самолет прекратил движение на перроне незаметно, как и следует кораблю. Парень сидел под впечатлением. Нужны были высокие слова, и я не постеснялся сказать их: – Вот это и есть высокое мастерство, которым я владею в полной мере. Учись же, парень, завидуй, завидуй какой хочешь завистью, и пусть у тебя перед глазами всегда стоит этот полет. И сделай лучше! А у Вити весь полет были проблемы: с курсовой системой, с локатором, с РСБН; пришлось залезть на 12100 и обходить грозы верхом; после посадки курсы ушли на 7 градусов, и т.д. Но он обеспечил мне

полет, сделал, что мог. Я же вложил весь свой опыт в посадку, и один бог знает, сколько анализа, сколько решений переварилось в голове и претворилось в действия рулей, чтобы таки получился памятный для молодого человека полет. Но кому это в нынешней России надо. Только мне самому… да еще Филаретычу, который и не представляет себе, чтобы мы – мы! – и не сделали красиво. Ну, может, и Саша загорится. Филаретыч все мечтает перетащить своего Димку на «Ту», да в наш бы экипаж, чтобы он таки научился летать по большому счету. А разговоры одни кругом: все рушится, и пролетаем ли хоть год еще. 26.06. Уже обкатал я и Ваню Сизых, тоже после перерыва. Слетали на Мирный и Сочи. Кое-какие вещи, из практики, те, что у меня в экипаже сами собой разумеются, опытным вторым пилотам из других экипажей почему-то в новинку. Немного он сучил газами, дергал интерцепторы по принципу «газ-тормоз». Нет, не всегда и не всему учат капитаны вторых пилотов, хотя сами умеют. Полет на Сочи я выполнил сам, и Ване было на что посмотреть. Расчет снижения был безукоризнен: без газа – вплоть до довыпуска закрылков на 45. На глиссаде я установил режим и не трогал его до высоты 30 метров. Ну, дело чести и принципа: в Сочи я сажусь только на короткую полосу, 2200 м. Убрал пару процентов, предупреждая возможный из-за попутной тяги перелет, прижал пониже, и, не долетев до знаков 50 м, машина мягко, едва заметно плюхнулась. Попутного ветерка не было. Нормально, спокойно тормозил. Зарулил, выключился… чувство легкой досады: надо было не на два процента прибирать, а на один, и тогда уж точно была бы бабаевская посадка, строго на знаки. Однако, когда выходили из кабины, пассажиры проводили нас аплодисментами. Что ж, им приятно: довезли мы их очень спокойно, и посадка, по их понятиям, была классная. Незаметно покосился под трапом, как зарулил: машина стояла вдоль осевой строго. Ваня восхитился расчетом. Что ж, учись, чтоб и сам умел работать без лишних движений. Назад он садился дома с прямой; на «эмке» снижаться без интерцепторов с 11100 не получилось, пришлось все-таки их немного использовать. С задней центровкой, он пытался ее подвесить, несмотря на то, что я его заранее подготовил. Ну, пришлось, как обычно, командовать: жми, жми, жми ее, ниже, ниже, еще ниже! Еще дави… замри! Можно было, конечно, чуть добрать, еще сто метров перелетели бы; однако и так машина сама, на воздушной подушке, нащупала колесами бетон. И все он только от себя, от себя давил. Может, запомнит. 25.09. На занятиях к ОЗП прокрутили нам магнитофонную запись последних минут полета Ил-76. До самого конца они спокойно констатировали: вот, вечно все

отказывает… Что там гудит? Да все у нас гудит. А вот надо бы выдавить с заказчика дивиденд: погода плохая, глядишь, еще придется уйти на запасной… с мясом… Сходи, поговори. Да нет, что я, пусть капитан, он солиднее, ему сподручнее. Да нет, пора снижаться. Как там давление? А эшелон перехода какой – три триста? А… три тысячи… Штурман, ты хоть к третьему-то выведешь? Вечно у тебя: как сложняк, так все отказывает. Мать-перемать. Уже на 900 метров, между гор, связь пропадает – и это в районе круга… Радист хоть бы что: это у нас такой приемопередатчик. Срабатывает сирена ССОС – 10 секунд непрерывное: пип-пип-пип-пип… Что это там гудит? Да тут все гудит. Дать бы взлетный режим и перевести чуть в набор – там всего-то превышение 200 метров над высотой полета. У них было в запасе еще 24 секунды. Потом резкий, высокий мальчишеский вскрик: «А-ша!» И всё. Очень полезно иногда прослушать такое. Хотя… лучше бы – никогда. Ну а что же работа? Полетань? Да провались она. Если бы только не призрак нищеты, то смело бросил бы. Ушел бы непобежденным, как в свое время ушли Сычев, Петухов, Александров. Как представишь опять это закручивание гаек, эти зачеты, эту проклятую медкомиссию, эти бессонные ночи за штурвалом, эти принятия решений… Тридцать лет – вполне приличный срок, чтобы наесться работой до отвала. А мой бесценный опыт ни-ко-му уже не понадобится. Даже если ввести Евдокимова и Гайера – надолго им тот Ту-154? Конечно, им-то опыт пригодится, даже на других типах, передастся школа и т.п. Да все это пустой звук. Рушится наша авиация. Между делом профанируется классический опыт и перерастает в криминальный – так кому я нужен со своей классикой. «Ты как-нибудь выведи хоть к третьему развороту, а уж я как-нибудь сяду…» главное – зашибить бабки. А раз теряется высокий смысл и работа становится только источником финансирования, то… пропадает и любовь к ней. А пропала любовь – жди беды. Но и нищенствовать на пенсии – тоже не мед. Это замкнутый круг. 3.12. Слетали в Благовещенск. Новый второй пилот Паша Коваленко, сын пилота, бойкий и разговорчивый, а летает весьма неплохо, я бы даже сказал, хорошо летает. Во всяком случае, глиссада, директора, – все в пределах кружка; пара посадок выше всяких похвал. Налет три тысячи часов: в основном, вторым на Як-40, и год на Ан-24. Снижение – считает. А на «Ту» налетал всего 100 часов. Будет толк. Правда, характерец… ну, потомственный летчик, горло драть умеет; да по нынешним временам оно даже полезно, лучше, чем в углу помалкивать. Дело свое знает, бумаги ведет, – этот не из тех сынков, что за ручку водить надо. В Благовещенске посадили пассажиров, закрыли

было уже дверь, и тут одному нерусскому загорелось срочно покинуть самолет. Девчата заподозрили неладное, проверили по бумагам: у него записано 6 кг ручной клади, а в руках ничего нет, и бормочет что-то невразумительное: он, мол, уголовный авторитет… перепил… сердце… Ну, тут уж извините: задержал я рейс. Вызвал службу безопасности, высадили пассажиров, всех снова на досмотр, а сами, с представителями службы, с техниками и проводницами, обыскали весь самолет, осмотрели все закутки, – ничего нет. Служба перевозок выдала нам справку: оказывается, у него действительно было 6 кг, но он сдал их в багаж, а запись о ручной клади в кабине ошибочна. Ну, задержка на полтора часа. «Авторитет» этот оплатит все издержки. Составили акт, все чин чином. Взлетели – бригадир докладывает: пассажиры в салоне передрались из-за упавшей на взлете бутылки с водой, наставили друг другу синяков, разбили носы. Девчата их развели и рассадили по разным салонам. Короче, бригаде пришлось поработать. Я по прилету написал докладную записку Лукичу: он у нас с недавнего времени летный директор. Попросил его поощрить бригаду. Звонил Менскому, тот сказал, что приказ о поощрении уже готовится. 13.12. Сегодня слетали во Владик с разворотом, тяжелый ночной рейс. Попков проверял меня по указанию нового летного директора: они там придумали всех командиров по разу проверить, провезти на горные аэродромы. Ну, провез я себя, показал товар лицом. Кому и зачем это надо. Кому нужен мой образцовый полет, снижение без газа и бабаевская посадка. Даже мне самому скучно. Лукичу же, в старческом маразме, отнюдь не скучно; ему весело. Изощряется в затягивании гаек… а мы потерпим, недолго осталось. Должно же хватить у меня опыта и мастерства, чтобы спокойно долетать и достойно уйти. 4.02. Савинов проверил меня после отпуска. Слетали на Самару. Немного покрутил я в наборе руками, убедился, что нет нужды в тренировке, включил автопилот и стал дожидаться снижения. Ну, зашел и сел как всегда. Немного, совсем чуть-чуть, гуляла глиссада; после ВПР незаметно вылез из-за сдвига ветра на полточки выше; ну, дожал и сел. Назад садились ночью, ну, показал снижение и заход без газа, разворотом на 180. Всё молча. 16 пассажиров, задняя центровка, малый вес… одно да потому… Морозная инверсия у земли, прямо по ней сдвиг ветра; пришлось энергично ставить 78, 76, 72. Опять дожимал, сажал от себя, ну, ничего особенного. Испросил замечания по полетам. Савинов хмыкнул. 17.02. Недавно в Шушенском черемшанский Як-40 заходил в тумане по ОПРС, крутился-крутился, строил какую-то одному ему ведомую схему, стал по ней снижаться, АРК барахлит… вдруг колеса зацепились

за землю; ну, убрал газы, пробежал немного, сломал переднюю ногу и встал… в чистом поле, в 27 км от полосы. Вот это профессионалы. Да я уже не только перестал удивляться выкрутасам современной авиации, а и просто всем этим вообще как-то не интересуюсь. Если на «Руслане» налет у командира составляет 15 часов в год, а потом он летит, и не куда-нибудь, а прямо в Италию, там заходит в тумане на посадку, потом уходит на второй круг и падает, – то всякая там мелочевка, вроде катастрофы военного Ил-76 на взлете в Абакане (подумаешь – загрузили лишних 30 тонн товару и не смогли перетянуть бугорок), воспринимается как обычная иллюстрация к общему состоянию в стране. Стабильное состояние. 21.02. Лукич провел очередной разбор; старики шутили: ну прям помолодели на 30 лет, спасибо Лукичу, – все как при Брежневе. Так же поставили проштрафившийся экипаж лайнера перед лицом своих и чужих товарищей, так же драли, стыдили и издевались, как будто этим можно кого-то воспитать, а главное, улучшить безопасность. Дело-то выеденного яйца не стоит. Заходили они в Домодедове. И опытный, старый штурман, готовясь не только к посадке, а и к возможному уходу на запасной во Внуково, нашел частоты Внукова и… выставил на селекторе внуковскую частоту КУРС-МП вместо домодедовской. Домодедовскую-то он наизусть знает, много лет туда пролетал, всегда ее установит, а вот внуковскую, чтоб не забыть… Ну, и забыл, оставил внуковскую. При заходе увидели, что что-то не так, перешли на ОСП+РСП, довернули; где-то над дальним приводом штурман опомнился, установил домодедовскую частоту, и сели с использованием директоров. Так, оказывается, при том довороте они крен превысили на полградуса; выскочила на секунду сигнализация, записалось на МСРП, и раскопали. Старый штурман взял всю вину на себя. Да я бы на месте Лукича, ну, объявил бы ему замечание, да попенял бы второму пилоту, что не проконтролировал (а обязан, но мы всегда доверяем штурманам), а на разборе обратил бы внимание: товарищи пилоты, вот видите – и на старуху бывает проруха, так следите же, тем более, летаем очень редко. Лукич же построил на этом целую оперетту, витийствовал, как и 30 лет назад, и все добивался, все добивался у второго пилота: почему, ну почему ты не проконтролировал? А? Ну почему? Ну вот почему? Ну что мне с тобой делать? Я бы на месте второго пилота сказал: а по кочану! Забыл, и всё. Вот просто за-был. Виноват, наказывайте, но – не издевайтесь. А старики с Ил-62 ворчали: у нас штурман-то за спиной, кто его проконтролирует, а летаем же. Из мухи слона раздули. Это только один пример затягивания гаек и нагнетания атмосферы страха. А я тут слетал в Норильск. Справа был Валера

Логутенков; туда я, обратно он. За спиной у нас сидел Павел Константинович Шапошников, наш старейший капитан, попросившийся зайцем за рыбой, чтобы мне там по его заказу не бегать и не таскаться. Да пожалуйста, уважаемый человек. Ну, посадка у меня из-за мороза -37 вышла не совсем мягкая: как всегда резво убирал газы с 78, до 76, 74, 72… а вес был 84 тонны: заправились побольше дома, чтобы не забирать из Норильска дорогое топливо. 72 процента оказалось маловато, и хоть я и выровнял низко, но подвешенная машина плюхнулась с 10 сантиметров, побежала, и только я опустил ногу, как мы влетели в туман. Такая особенность Алыкеля с курсом 14 в мороз: с комбината тянет дым, и за бугорком он превращается в туман. Обратно летел Валера, ну, спец. Сзади Филаретыч висел над штурманенком-стажером и пел ему извечную песню опытных навигаторов, с припевом «комплексно, комплексно»; я еле успевал вести связь, а Валера себе пронзал эшелоны. Дома была болтанка, ветер стаскивал вправо; до ВПР шли в автомате, на ВПР Валера взял штурвал и стал являть искусство: вышел на ось, четко реагируя на внезапные крены, выровнял, замер, я громко прочитал свое любимое «раз-два-три!»… ну, добирай же! А он говорит: не надо. Ну, не надо, так не надо: ручки-то – вот они, я поднял их над штурвалом… и он, стервец, таки притер машину. Да уж. Превзошел. Зарулили, и я у Паши испросил замечания. Он засмеялся, но насчет Норильска попенял мне, что вот он сам, мол, с курсом 14 всегда притирает… ну а дома… ученик явно превзошел учителя. А что скажешь. Главное: я ему – «добирай», а он мне – «не надо». И таки не надо. Молодец. Волк. Валера расцвел. Сказал, что это лучшая ему похвала за все наши полеты. 26.02. Вчера слетали в Комсомольск. Новый второй пилот, Сергей Мещанинов. Я показывал товар лицом, и тут при заходе по ОСП с курсом 183 на четвертом развороте мигнуло табло «Крен прав. велик» И хрен бы с ним, но по указанию лучшего методиста ИКАО Лукича каждый такой случай теперь подлежит расследованию. И обгажен был хороший заход, и я был скован; руки делали свое дело, а мозг лихорадочно обрабатывал лишнюю информацию: почему? Крен был всего 20, скорость где-то чуть больше 290; настройка БКК на скорость 280… отпишемся болтанкой… Это не дело. Какое-то говенное желтое табло, при визуальном заходе, – и мешает работать. Обратно заходил Сергей, ну, взялся было руками крутить, но я оставил ему автопилот, а он в нем еще ни бэ, ни мэ; однако до ВПР освоился. Заход без газа получился, и сел он прилично, хоть и чуть-чуть по-вороньи. И говорит: конечно, с автопилотом-то гораздо легче. А у нас все делают наоборот: от сложного, рукопашного, к простому автомату. 3.03.

Слетали в Благовещенск с Сашей Немченко. У Вити стажер – толковый парнишка; вот мы в два смычка и поем, то одному, то другому, а иной раз и обоим сразу. Да вот скомкали заход в Благовещенске: Витя, в педагогическом раже, запамятовал, что там же еще осталась единственная в стране система СП-70; не переключили пульт, разбираться было некогда, и пришлось заходить по ОСП. Я насучился газами до одури: ветер, болтанка, мороз, скорости гуляют. Но к торцу свел все в кучу и завершил изумительной бабаевской посадкой. Саша назад заходил в автомате с прямой, заход у него получился, а я все приглядывался, следил, как он опустит переднюю ногу: в предыдущих полетах он ее бросал грубовато. И таки заметил: да он же ее опускает, в натуре, движением от себя. А надо-то держать, держать, выбирая штурвал на себя таким темпом, чтобы ножка плавненько сама опускалась. Так вот почему он несколько раз приложил ногу о бетон. Ну, усекли; я объяснил, он понял. 5.03. Всё, полеты позади: отойду от них за три дня, посижу на диете и займусь годовой комиссией. В Питер слетали в составе родного экипажа: мне вернули Колю. Отдал я ему бразды и буквально почивал на лаврах, пожиная плоды упорного труда своего ученика. Коля стал зрелым мастером; многим, ой многим нашим капитанам – да поучиться бы у этого второго пилота. От бога летчик. Горжусь, что мне удалось передать ему свой опыт. Вот где я себя реализовал. Дай бог только ему стать капитаном. И ему ж хотелось показать товар лицом: видно было, как старался. Ну, все по нулям, все параметры как влитые, а посадки… аж сердце замирало. Нет, ребята, как хотите, а с радостью вкушения результатов отличной работы твоего ученика ничто не сравнится. И многим ли в этом так повезло, как мне. Да еще эти нюансы нюансов, отработанные, вросшие в плоть и в кровь, – вот зримое, хоть пощупай, воплощение истинной красноярской школы. Эх, сел бы с нами в кабину Солодун… вот бы порадовался. О каких еще грубых посадках речь… 21.03. Так, ну все: годовая позади. За 10 дней. Спирограмма пошла, ну, чуть недотягиваю; доктора отнеслись к старику лояльно: да вы что, да вы даже не переживайте, какие мелочи. Итак, с семью диагнозами – за 10 дней. Это еще здоровье есть. Молодые вон, 30-летние, трясутся: то экстрасистолы на велоэргометре выскакивают, угоняют на второй круг, то еще что. Я пока держусь. Пришел домой с квитком, хлебной карточкой, хлопнул добрую рюмаху водки, расслабился. Год жизни впереди! Но 4 кило сбросил. Это внучечка. А ну-ка, каждую ночь – раз, да проснись, а то и два-три. Да вместо отдыха – то ляльку на руки, то ремонт. Ладно, вытерпим. Приятные хлопоты. 2.04. И последний полет в Москву

перед отпуском принес сюрприз. Заходил я в болтанку, предупреждали о сдвиге ветра – как раз проходил холодный фронт. На глиссаде трепало так, что пару раз чуть не вывихнул плечи. Но все параметры были в норме, ибо показывал товар лицом очередному молодому второму пилоту. Все было терпимо до ВПР: и сильный боковик слева, и порывы, и резкие крены. Но где-то на 70 м внезапно глиссада скакнула вниз и ушла за две точки. То самое вышибание выше глиссады, о котором я всех предупреждаю при сильном встречном ветре, произошло абсолютно незаметно в общей болтанке: на акселерометре приросты перегрузки всего плюс-минус 0,2; мне даже показалось, что барахлит КУРС-МП. Визуально же трудно определить, идем ли мы по глиссаде или выше нее на 15 м. Четырехкилометровая полоса позволяла спокойно сесть и из этого положения, однако я стал дожимать машину, плавно увеличивая вертикальную до 6 м/сек, с расчетом, что выравнивание начну повыше, а перелет все равно неизбежен… но не полтора же километра. И это все – при выворачивающей плечи болтанке. Сдвиг ветра был именно у земли. Резко уменьшился правый снос, появилась тенденция к смещению машины влево; тут подошел торец, где-то на 25 м, я чуть уменьшил вертикальную, да она и была-то не более 5 м/сек. Притом, пустая машина, 27 пассажиров, естественно, с задней центровкой. Тащило влево. Захотелось дать правой ноги. Кренчиком не прикрыться, ибо кренчики и так были по 15 градусов туда-сюда, только успевай исправлять. Пришлось зажать педали и, определив, что хоть и идем левее оси, но сядем без тенденции к выкатыванию, сосредоточиться полностью на выравнивании и выдерживании. Малый газ скомандовал на 10 м; скорости было предостаточно, оставалось только дожимать. Знаки уплывали под крыло один за другим. Господи, да когда же она замрет… Три метра, три метра, два метра, два метра, два, два, два… пора добирать… метр, метр… есть касание. Фу. Опустил ногу, покатились, как раз между светящейся осевой линией и левой обочиной. Видимо, над торцом у ветра появилась ощутимая попутная составляющая. Но полоса сухая, дли-и-инная… Хватило вполне, еще и осталось. Акселерометр же показал максимум 1,25. Вышли; трепал ветер. Экипаж поднимался по трапу нам навстречу. Я предупредил капитана, что на взлете будут сюрпризы. Ну, Вовк – старый волк; с ним Нина Васильевна… тоже опытнейшая волчица. Им не впервой. Молодой второй пилот Олег Ю., сын пилота, летал после училища на Ан-26, налет 2000 часов, да на «Ту» за год кое-как наскреб 200 часов; вот такой контингент. Конечно, трудно ему; ну, давай, снижайся в автомате до ВПР. Тут забарахлил корректор

высоты, пришлось выдерживать ее колесиком, тут заход, глиссада; штурман-стажер путается с картой проверок, машина в развороте, я слежу за всем… Что-то не так с автоматическим заходом: горит табло «Заход», а «Глиссада» не горит, а по ПНП та глиссада где-то вверху, явное несоответствие. И машина идет как-то боком, а уже дело к ДПРМ, а снос вправо градусов десять. Ладно, отключил все, взял управление, вывел, установил, отдал: на, пилотируй в директоре. Ну, худо-бедно, под диктовку, он мягко сел. Мое дело было – проверить его и записать в летную книжку. По его опыту – соответствует своему третьему классу. Контингент. Записал в книжку, допустил летать. Он на глиссаде ничтоже сумняшеся подправил что-то колесиком, глиссада отключилась, только и всего. Ну, Витя ему натолкал, запомнит, что можно, а что нельзя. Дальний мы прошли ниже метров на 40; расшифруют – отдуюсь. Орлята учатся летать. Да, значит, может вышибить из глиссады и сильный боковой ветер, особенно со сдвигом, особенно перед холодным фронтом. Будь это в Комсомольске, пришлось бы уходить на второй круг. 17.04. Несмотря ни на что, я все равно летать люблю; я люблю свою форму, подтянут и элегантен, я всегда чувствую на себе взгляды пассажиров. Ну – и товар лицом. Вчера выполняли 150-й рейс. Нам, командирам, вменили в обязанность давать информацию пассажирам – лично командиру корабля. Ну, попробовал. И сразу почувствовал ответственность за строгое соблюдение времени, заявленного в информации. Сказал, что взлетим по местному в 20.00, – взлетел в 20.00. Долго считали, когда же приземлимся в Москве. Сказал, в 20.25 по Москве – сел точно в 20.25. Фирма. Правда, на посадке легкая машина выкинула привычный фокус. Давали ветер такой, что стало ясно: у земли будет сдвиг. Сдвинуло с ВПР; я немного добавил режим, немного посучил штурвалом и вышел к торцу строго по оси. Машина зависла на двух метрах; я ждал, когда погаснет лишняя скорость. Перед тем, как ей упасть, нас вдруг потащило вправо, с еще пока опущенным носом. Я подхватил очень энергично и замер в ожидании мягкого касания, компенсирующего посадку со сносом. И мягко коснулись. А через секунду нас накренило и покатило на правой ноге, а потом мы воспарили и зависли в пяти сантиметрах от бетона: я явственно чувствовал полет и еле успел убрать крен. Пришлось снова добирать и опять дожидаться мягкого касания. Ну, точно, как тогда с Володей. Заруливали; пошел дождик, откуда-то налетели низкие облака, поднялся ветер. Я зашел на метео, глянул на карту: явственно вырисован холодный фронт. А ведь дома я глядел – так и в помине его над Москвой не было. Такое вот метеообеспечение. Сказал синоптику, что у земли сдвиг

ветра. А вы старту сообщили? Да нет, не успел, едва с полосы успел соскочить. Ну, тогда и не будем давать информацию. Да и черт с вами. 5.05. В Москву нас завезли пассажирами под 43-й рейс; ну, рейс отдыха. Полдня проиграли в карты и не спавши пошли на ночной вылет: всего-то 4 часа полета, мелочи. Я физически отдыхал, наломавшись накануне с досками на стройке; Коля работал. При заходе в автомате с прямой попали в сдвиг ветра, ожидаемый в связи с прохождением фронта. И точно: в районе между дальним и ближним машину вдруг стало уводить под глиссаду; мы с Колей, как дураки, тупо наблюдали, как вертикальная увеличилась до 7, потом до 9 м/сек… э-э, тут не только сдвиг, а какая-то помеха в зоне глиссады. Коля отключил автопилот и руками, одним движением, вытащил ее и утвердил на глиссаде, скорректировав одновременно и режим. Молодому капитану, введенному мною недавно, тут и сейчас было бы трудно, а Коля справился, как так и надо. К ВПР параметры были в норме, мы только ожидали утихновения попутной тяги, но вертикальная так и осталась 5 м/сек до самого торца. Коля выровнял и стал выжидать под горку, пока упадет скорость, а сам тем временем допустил маленький правый крен. Я сказал ему: «левый…» – он кивнул и добавил крена вправо. Я договорил: «левый, левый крен создай». Он понял, прикрылся левым, остановил начавшееся было смещение вправо, добрал чуть, еще, еще… а под горку же… Миллиметры снова ушли вниз, а скорость уже упала, и знаки уплыли назад. Под собственный смех Коля сронил ее с пяти сантиметров с перегрузкой 1,2. Это все нюансы нюансов, замечаемые и оцениваемые только самыми опытными. Для нас с Колей и Витей это – самая жизнь. Тут все контролируемо и управляемо, и надо видеть Колю Евдокимова, хитрого летчика, в деле. 7.05. Слетали в Благовещенск. Коля, переживающий за предыдущий полет, в котором, по его мнению, допустил много ошибок, горел желанием реабилитироваться. Ну, довез и посадил хорошо, срулил с полосы, и, как это не редкость в Благовещенске, нам организовали заруливание. В тот раз я, помнится, крутился на перроне, норовя заехать по сигналам болтающейся на перроне ВОХРы, а теперь нам на бесснежном перроне были предложены две затертые разметки, через полстоянки: на одной стоял смирно человек, а на другой, подальше, тоже стоял смирно такой же человек. Я понял так, что нам заруливать к тому человеку, который стоит подальше, и сосредоточил внимание на нем. Коля же заруливал, ориентируясь на того, который ближе. Ни один из них не удосужился поднять вверх руки, что означало бы признак руководства нашим движением. Как оказалось, прав был таки Коля, а я своими

самоуверенными вводными сбивал его с толку, и таки сбил. Тот, на которого ориентировался я, был просто техник, спокойно ожидающий нашей остановки, чтобы подставить под колеса колодки; до меня это позже дошло, когда я увидел их у его ног. Делать было нечего: мы уже не вписывались в габариты стоянки, обозначенной полустертыми красными линиями, и главный техник, удосужившийся наконец обозначить свою роль поднятием рук, дал команду на повторный заход, который Коля благополучно и выполнил, крутанув вираж перед вокзалом. Ну, посмеялись… а виноват-то я. Молодой и шустрый Коля оценил ситуацию правильно, а я зациклился на том, что здесь же тесно, заруливать вокруг пятки, и тот человек, что стоит подальше от вокзала и ближе к ВПП, и есть встречающий. А Коля просто увидел габариты стоянки и по ним заруливал. Ладно, век живи, век учись. Обратно выпросил полет я, под обычное Колино: «Что ж мы – звери..?» Ну, слетал. Дома жарко, болтанка, заход с обратным курсом, на 108; ну, к третьему снизился без газа, а потом болтались на газу 5 минут и вышли на посадочный за 8 км до ТВГ – такая схема. На глиссаде трепало. И тут я, может, впервые, пожалел, что не отдал полет Коле. Пусть бы он корячился, старался, а я бы указывал. Так нет же: старайся теперь сам, кряхти, показывай товар лицом. Выровнял на режиме, помня, что над торцом скорость была всего 250, поставил малый газ и стал выжидать те самые секунды. Полоса горячая, машина легкая; знаки уплывали. Чуть добрал… и только-только было почувствовал то самое уплотнение под колесами, может, даже чуть и коснулись… но вряд ли: земля плавно ушла на 5 сантиметров вниз. Что ж, знал ведь, что сажусь в ямку. Выждал; знаки скрылись, щас упадем, плавно подхватил, замер, – и на после-е-едних знаках плавно покатились. А ведь от ВПР я прижал ее чуть ниже глиссады и к торцу шел на полторы точки ниже, торец прошел на 10 м, на минимальной скорости. Что же тогда было бы делать нашему Ф., апологету посадок по продолженной глиссаде? А странное ощущение: не захотелось борьбы со стихией. Пусть бы лучше Коля. Может, это и есть первый звоночек? 23.05. Москва с разворотом. Строго по расписанию, бизнес-классом, все хорошо, а вот посадка на легкой машине не удалась. Подвесил на малой скорости, а она пошла чуть вверх, и времени подхватить, когда скорость совсем упала, не осталось. Сронил с 10 см. Да и заход вышел неожиданный. Давали погоду приличную, но подходил фронт, и на глазах натянуло низкую облачность. Пока я гасил скорость над Люберцами, нижний край облаков опустился с 600 до 180 м; заходил в автомате, и облачность была глухая. Короче, увидел огни с 80 м. Но в

задании заход не стал отмечать: только что в рейсе на Владик поставили два захода по минимуму, хватит. Назад вез Олег. Зашел и сел в автомате под мою диктовку, после ВПР умудрился уйти вправо от оси, потом, под мою же диктовку, вывел, по моей же команде кое-как уцепился за ось, подвесил на 6 м, по моим подсказкам дал ей таки снизиться и мягко, но грузно приземлил. Так он же два месяца сидел на земле, весь апрель и май, – ну как тут набьешь руку. Тут, едрена вошь, у самого рука сбивается, по две посадки в месяц… никак не могу навостриться сажать легкие машины с задней центровкой. Что уж говорить о вторых пилотах. Конечно, у меня-то получается… на 5, ну, на 6, а вот чтобы на 8… 17.06. Похоронил Русяева. Рак легких, два месяца – и всё. Он был старше меня всего на четыре года, а Мастером был еще тридцать лет назад. Вот – первое мое зримое впечатление от настоящего профессионализма, вот пример для подражания. Возможно, он первый подтолкнул мое самолюбие: он может, а я – что? Догнать и перегнать! И хотя летная судьба его сложилась не совсем удачно, но… Президент и на пенсии – Президент. Уходят люди. Смерть разъединяет навсегда, однако смерть и собирает над могилой вместе людей, которым при жизни нет даже нужды встречаться, но которых зовет свет души ушедшего. На кладбище пришли те, о ком я уже и позабыл, но кто, как и я, помнит смелого, хваткого, уверенного в себе профессионала, сильно и сложно пожившего, не без греха… люди пришли бросить свою горсть земли. Значит, память о нем важна для нас. Для меня лично Иван Петрович Русяев был и остался примером Мастерства от Бога. Слетали в Москву с Пиляевым. Я работал диктором; пилотировал Коля, дорвавшийся до штурвала после месячного перерыва. И хоть Серега, по своему обыкновению, ворчал и подсказывал куда впадает Волга, – это Евдокимову-то!– посадки были вполне приличные. Я было хотел обратно слетать сам, но Коля слезно вымолил обратный полет. Да что ж мы – звери..? Тебе больше хочется – лети. Летай, Коля, пока летается; я же – наелся. 9.08. Какие-то самолеты падают: то «Боинг», то «Дугласы». Неинтересно. Я даже подробностей не знаю. Господи, как быстро я утрачиваю интерес к работе, к авиации, к небу. Чтобы он был, надо подпитывать его положительными эмоциями. А главное: все рушится, и даже если станет возрождаться, то не у нас и не на моем летном веку. 11.08. Предварительные данные по катастрофе Боинга-747 на острове Гуам, южнокорейской компании. Командир опытнейший… девять тысяч часов. Ну, ладно. Система оповещения об опасном сближении с землей у них была отключена. Какой-то радар – тоже. В аэропорту плановое отключение глиссадного маяка. И упали в 10 км в

стороне от полосы, врезались в гору. Может, это те самые издержки цивилизации, когда попавший в тайгу горожанин закатывает истерику по поводу отсутствия туалетной бумаги и адвоката… а отключение канала ИЛС приводит в растерянность опытнейшего капитана? У нас, правда, такой налет может быть, ну, у второго пилота; капитаны же тяжелых судов обычно имеют налет в полтора-два раза больше. Все-таки 747-й… Но как тут со стороны судить. Пусть разбираются с черными ящиками. А по хабаровской катастрофе вышел приказ. Причиной явилась неисправность то ли индикации топливной системы, то ли положения рулевых машинок по крену. Короче, штурвал при выравнивании топлива был загнан до предела в противоположный крен. Экипаж, мол, беспокоился, пытался что-то делать, перекачивали… Но когда пределы автопилота были выбраны, канал крена отключился, экипаж этого «не заметил», самолет вошел в крен до 70 градусов и в крутой спирали свалился. Я ничему этому не верю. Для себя я сделал вывод сразу: что бы ни показывали топливомеры, что бы мне ни говорил по этому поводу бортинженер, – а запас по элеронам в обе стороны должен быть одинаковым. За этим мы следим. И другие экипажи следят. Нет, не верится мне, что такая уж большая разница возникла, пусть даже экипаж по ошибке сам переключил не в ту сторону. Слишком короток полет, слишком мало вообще топлива, чтобы создать столь значительный кренящий момент. И что-то уж слишком беспечным нам выставляют экипаж, доверивший автопилоту удерживать самолет с отклоненным до предела штурвалом. Так не делается. Надо отключить автопилот, взять в руки, попробовать управляемость, на худой конец, сбегать в салон и посмотреть положение элеронов. Надо быть всегда готовым дать ногу в помощь элеронам и лететь со скольжением. Но не спать, пока крен дойдет до 70 градусов. Тем более, обязательно загорится табло «Крен велик», а при отключении бокового канала САУ сработает световая и звуковая сигнализация: «Управляй креном!». Это все сказки. 13.08. Внимательно вчитываясь в приказ по хабаровской катастрофе, все больше и больше удивляешься. У них тенденция к левому крену. Штурвал отклонен вправо, планка ИН-3 стоит нейтрально, т.е. сбалансированное положение. Капитан триммером загоняет штурвал до упора вправо, под 90, чтобы определить запас. Дает команду на перекачку из левой группы в правую, чтобы убрать тенденцию к левому крену. Автопилот включен. Перекачка, если верить приказу, идет столь интенсивно, что через несколько минут (!) уже появляется тенденция к другому, правому крену, а через 12 минут после начала перекачки рулевой агрегат уже встает на

упор: даже не хватает элеронов, чтобы парировать теперь уже правый крен. Так не бывает. Но приказ утверждает, что было именно так. Потом автопилот отключается по боковому каналу. В приказе умалчивается, срабатывает ли звуковая и световая сигнализация «Управляй креном» – а ведь она есть, эта сигнализация, громкая, разбудит, если что. Самолет уходит в крен, валится в крутую спираль, и только при правом крене 70 экипаж хватается за управление. Дальше – наш дурацкий авиагоризонт, с его концепцией «вид с самолета на землю», запутывает мозги, и экипаж теряет пространственное положение. И хоть бы крикнули «Падаем!» в эфир. Нам объясняют, что экипаж загнал штурвал вправо до упора и «забыл» о нем. Нам объясняют, что беспечный экипаж в этой, совершенно нестандартной, особой ситуации не следил за планкой ИН-3 – единственным индикатором, по которому, собственно, и контролируется соответствие перекачки и сбалансированного положения элеронов. И вот, мол, поэтому так быстро встал на упор агрегат РА-56. Нам не объясняют, срабатывала ли вообще сигнализация отключения САУ по боковому каналу. Зато экипаж запутался в индексах авиагоризонтов – вот и причина. Что ж с него взять, с такого вот экипажа… «Учишь вас, учишь…» Все это шито белыми нитками. И никто из опытных летчиков в это не верит. 21.08. Вылетаем из Москвы на Мирный. Запасным берется обычно Полярный: до других запасных топлива не хватит. Но прогноза Полярного нет. А вот не дают, и всё. А как хотите. Хотите – задержите рейс до утра, дождитесь прогноза; хотите – вылетайте без прогноза запасного аэродрома. Значит, это мы, кое-как поспав перед вылетом, поднялись, собрались; в нумер уже заглядывает прибывший экипаж, ожидающий освобождения комнаты, ибо свободных мест нет. А теперь, значит, мы должны сдать под охрану самолет, с багажом и питанием, вернуться в профилакторий, сидеть в холле на чемоданах и ждать, пока нам освободится комната, ибо мест так и нет. И вот как только она освободится, так придет тот прогноз Полярного – и снова идти на вылет. А в воздухе предстоит провести более 10 часов. «С согласия экипажа». Попробуй, не дай согласие. Но никому до всего этого дела нет. Ну, взяли запасным Норильск, с рубежа возврата, от траверза Туры. Благо прогноз отличный. А пролетая мимо Норильска, возьмем по УКВ его погоду, а заодно запросим – может, у них уже будет – прогноз Полярного. Щас. Как попросили по всей трассе добыть нам тот полярнинский прогноз, так нам везде сказали: да пока он придет, вы уже в Мирном сядете. И точно: только в зоне Мирного мы по его метеоканалу услышали погоду Полярного и прогноз на час. Кому ты нужен в

том воздухе. Это же не тридцатые годы, когда любой радиолюбитель за честь бы почел помочь летчику связью. Орали-орали по дальней связи – тишина… Хорошо, хоть в Мирном была сносная погода. Уголовные полеты. А я рассыпаюсь перед пассажирами… ах, какой сервис… 3.09. На собственный день рождения – ночная Москва. Перед самым вылетом у нас прошел фронт с сильнейшим ливнем, и к утру влажность обещала быть стопроцентной, с туманом. Коля прекрасно довез туда, с великолепной, спокойной евдокимовской посадкой. Погуляли по вокзалу, попили кофе и стали на метео анализировать прогнозы. Еще в наборе высоты от Красноярска и далее по маршруту я что-то не видел характерной для тыловой части циклона облачности барашками, переходящей в ясное небо, обещающее к утру выхолаживание и туман. Все тучки да тучки, слоистые. Это давало некоторый повод для оптимизма. Собрали все погодки за четыре часа, проанализировали динамику падения температуры и изменение дефицита точки росы (разницы между фактической температурой и температурой образования тумана). Разница эта держалась все время в пределах 6-7 градусов, и не видно было, чтобы температура резко падала, приближаясь к точке росы. Прогноз давал временами туман 500, в период, как обычно, от восхода солнца до 10 часов утра; нам же предстояло садиться как раз к моменту восхода, когда ОВИ бесполезны. Абакан предупредил, что у него нет топлива. Томск давал видимость 2000, это настораживало. Кемерово прогнозировало временами 500. Короче, я задержал рейс на полчаса, дождался нового прогноза и последней погоды. Динамика температур оставалась той же; новый прогноз Томска пришел хороший. Посоветовавшись с ребятами, я рискнул вылетать, взяв Томск запасным. Главное, что смущало меня в красноярском прогнозе – отсутствие данных об облачности: погода хорошая, и все; ну, временами туман 500. Определение «хорошая» означает лишь то, что основная видимость более 10, а облачность может быть любая, выше 1000 метров. Дали бы хоть раз в прогнозе данные об облачности – я сразу бы понял, что о тумане можно не переживать: земля укрыта одеялом облаков и быстро не выхолодится. Весь полет м

ы брали фактическую погоду и считали дефицит точки росы. Температура воздуха дома не менялась и стояла все время +5. После холодного фронта так не бывает. Да и на карте этот циклон был показан окклюдированным, а главное, это был циклон не на границе арктического и полярного воздуха, а в теплой зоне, где разница температур не столь высока, чтобы за несколько часов выхолодить землю. Стал прослушиваться метеоканал родного порта: ветер… Ну, раз ветер, то какой еще туман. Все небо на снижении было укрыто многослойными облаками. Хорошее обледенение по верхней кромке. Визуально выскочили на 1800. Вот она – хорошая погода. Я выпросил у Коли заход, спокойно, на пределах, зашел без газа, выровнял над бетоном, замер… и тут Коля весьма энергично вмешался и внаглую потащил штурвал на себя. Что ему там показалось в утренних сумерках, я не знаю, но вместо того, чтобы мягко подхватить, мне, наоборот, пришлось придержать ретивый подхват Коли; мы боролись в пяти сантиметрах от бетона, и я вынужден был, в конце концов, просто зажать штурвал, едва удерживая его от медвежьей хватки второго пилота. Ну, сели более-менее, со смехом и переговариваясь; однако всю прелесть мягкого касания Коля мне испортил. Да ладно. Главное, мы приняли грамотное решение в Москве – и оправдалось. Зарулили, вышли. Ветерок холодный, бетон абсолютно сухой, ну, несколько старых луж, – никакой особой влажности не чувствовалось. Вот тебе и ливень на холодном фронте окклюзии вечером. А всеми статьями ведь шибалось на туман к утру. 15.09. Все четыре полета я отдал Коле; он слетал неплохо, в пределах 1,15. Но что интересно: ночью, когда настывший самолет перед приземлением попадает в слой теплого и влажного воздуха и на необогреваемых форточках и боковых стеклах фонаря выпадает роса, что резко сужает угол зрения, – Коля допускает крены перед самым касанием и уходит от оси. Днем-то горизонт виден и через запотевшие стекла, боковым зрением, а ночью от внутреннего слабого освещения кабины на этих стеклах создается явный экран; я как-то привык и не замечаю, а Коле еще трудно. Ну, и заход по ОСП: с нашими минимумами погоды это обычно – визуальный заход с высоты 150-100 м. Коле трудно визуально выдерживать ось и направлять машину строго под торец, удерживая под контролем скорость, вариометр, режим и порции тангажа. Водит носом. Я ворчу, подсказываю и удивляюсь: да видно же, невооруженным глазом видно! А он пока не видит, и траектория снижения у него, как у парашютиста, конусом, и в конусе – туда-сюда, туда-сюда… У торца только все сходится в точку, да и то, сил и внимания уже не хватает, а тут еще этот экран на стеклах. Конечно, это нюансы

шестерки по пятибалльной системе. Ф., с его командирским налетом, так не сумеет, но линейный второй пилот… мой второй пилот… Порю. Пусть не обижается. Он ведь – может, но надо давить на самолюбие. И давать, давать ему летать. 3.10. Перед Комсомольском удалось поспать часа три, и в полете спать не хотелось; ну, читал. Машина попалась 181-я, и Коля уж нарулился по бетону вволю. И то: скоро остальные Б-1 спишут, и не останется машин с управлением передней ногой от педалей; вторые пилоты утратят навыки руления, но Коля Евдокимов мною рулить научен раз и навсегда. Заход в Комсомольске с прямой, да пустили не через Троицкое, а напрямую, по гипотенузе, и пришлось энергично снижаться. Как всегда, в Комсомольске при заходе с курсом 3 был попутный ветерок, а полоска там 2500, на болоте, без концевой полосы; короче, сильно не разгонишься, и вообще, Комсомольск по сложности не сильно отличается от Сочи, разве что здесь возможен уход на второй круг с любой высоты, да ВПП чуть длиннее; ветерки же у земли здесь коварные, как и там. Коля старался, а я его настраивал. Что с ВПР же держи на точку ниже, ибо попутник. Что скорость пересечения торца строго расчетная, не выше. Что режим на глиссаде должен соответствовать УНГ 3 градуса, т.е. на пару процентов ниже обычного, да еще с учетом ветра. Реверс включать сразу после касания, ногу долго не держать, сопли не сосать, тормоза на конец пробега не оставлять. И при всем этом сесть мягко. Все Коля сделал как надо, но… выравнивать начал повыше. И подвесил. И полетели над знаками, с попутничком. Ну, хорошо хоть, скорость не разогнал, так сели с перелетом метров 600, мягко. Тут же – реверс; я еще помог ему достаточно энергично опустить ногу, аж почувствовалось. И уже ушел под нас белый круг, обозначающий у красноармейцев центр ВПП; осталось 1200 м. Тормози сам. Коля жал. По темпу замедления видно было, что реверс надо таки подержать строго до 120 км/час, и если не отпускать тормоза, то вполне хватит. Я предупредил, чтоб подержал реверс. На 120 выключили… неуютно, но на сухой полосе тормозов хватит, только не отпускать! Коля не выдержал, по-автомобильному отпустил и снова зажал. Что – тычками? Ну, потерял только еще 50 метров полосы. Вот видишь? Ну, за 200 метров мы уже мягко катились, и я предупредил, что здесь же разворот на 180 задом-наперёдный: не сразу сначала в карман, а потом на ось из кармана, а наоборот, от второй зебрины справа выполняется разворот влево, в карман, по краям торчащих прямыми углами бетонных плит, – так указано в сборнике, и разметка стрелками на бетоне такая. Коля справился. Развернулся, доехал до перрона, зарулил на тесную стоянку,

весьма изящно. Ну, дальше эпопея с икрой, самый же сезон: косяк прошел. Мне было не надо. Вот – посадка, точно такая же, как у Ф. в Сочи при проверке второго пилота на класс. Только там они выкатились, а нам нынче повезло, потому что сопли не сосали. Я спросил, почему он начал рано выравнивать, в то время как всегда выравнивает низко. Он что-то залепетал о крутоватой глиссаде, большей вертикальной скорости и предвыравнивании. Правильно, но действия неадекватны. Тогда уж подведи на две точки ниже, под торец, а предвыравнивание на газу уменьшит тебе вертикальную и подтащит тебя на точку ближе к глиссаде. Да еще попутник: она – хвост трубой, и если бы еще скорость над торцом была чуть побольше, то сел бы аккурат на тот белый круг на середине полосы, и, возможно, понадобился бы трактор. Но мы были ко всему этому готовы, а когда допустили ошибку, – точными и своевременными действиями использовали тот самый пресловутый коэффициент мастерства 1,67, заложенный в потребную посадочную дистанцию. На стоянке осмотрел переднюю ногу: по следам смазки на штоке видно было, что просадка была на всю его длину, почти до касания серьгой. Ну, я уже не мальчик: когда насильственно опускал Коле ногу, контролировал процесс; однако это предел. Назад долетели легко. Посадка удачная. На другой день Норильск. Коля вез, я читал. Заход на 14 с прямой. Все как учили. На кругу тихо, на 100 м попутник 5 м/сек, у земли тихо. Машина тяжелая, с заначкой, за 80 тонн. Центровка передняя, и на глиссаде я оставил закрылки на 28, стабилизатор перевел на 5,5, и руль сбалансировался на 5, в пределах зеленого сектора. Смотри же: держи скорость 290, не менее: закрылки же не на 45, а на 28 стоят. Коля строго держал. Заходили в автомате. Что меня отвлекло, не знаю, но я прозевал момент, когда Коля отключил САУ. Нас потихоньку затягивало под глиссаду: на полточки, на точку… ровненько так, но неуклонно. Думаю: надо отключать САУ. Нажал на кнопку – тишина. Еще раз. Сигнализация не срабатывает. Дотянулся до тумблеров на пульте… отключены, штурман уже продублировал. Тьфу ты, значит, это Коля уже давно пилотирует в директоре и жмет на точку ниже. Все это заняло 5 секунд, и все это было где-то на ВПР, на 70 метрах. Машина шла как влитая, и я утратил контроль над вертикальной. Где-то было 4-4,5 м/сек. Торец, пора выравнивать. Чуть выше Коля дал команду «Малый газ»; я тут же придержал газы: высоковато, закрылки 28, упадем. Через секунду мы трахнулись о бетон и, как влипли, покатились. Перегрузка 1,5. Опять довыравнивался низко. Потом уже, когда выясняли на стоянке, почему трахнулись, делая вроде все как обычно, штурман сказал:

так вертикальная перед торцом увеличилась до 5,5, и гавкнуть не успел. Все ясно: не учли возможность попутника у самой земли, поверили информации АТИС, а он и дунул в хвост. Чуть бы раньше начать это самое предвыравнивание, чуть позже поставить малый газ, тем более, полоса 3700. Вот наглядный пример с закрылками на 28: чуть убрал газ – тут же падает, тут же, немедленно. Урок. Обратно Коля посадил мягчайше. Да уж, решение задач требует жертв. Я помню, какие неровности были и у меня, когда вгрызался вглубь мастерства. Ничего, тяжело в учении – легко в бою. Ушел на пенсию Владимир Александрович Попков, в возрасте 59 лет, сам. Один из последних романтиков старой школы. Всем жаль; да он и сам признается: я б еще чуток полетал, с удовольствием бы, да старость дает о себе знать. Реакция уже не та… совесть не позволяет летать. Совесть. 9.10. Самара для нас – бермудский треугольник. Вечно там что-нибудь случается. Так и на этот раз. Полетели в Сочи на 702-й. Туда вроде нормально. Правда, высокие сиденья, а я этого не люблю; в результате сел в Самаре на пупок 150 чуть жестковато. Но помог и встречный ветер на глиссаде: присадило до знаков, несмотря на то, что я готовился, держал режим и шел на точку ниже. Вроде выровнял высоковато, а тут плюх – и покатились. Коля в Сочи сел с перелетиком, долго опускал ногу и только потом включил реверс, – ну типичная посадка по методике незабвенного Ф. Правда, полоса длинная, 2700, хватило с избытком, но я поворчал. Сочи на одну ночь; вечером шашлык с девчатами. Лил дождь, неуютно; грелись водкой, без особого энтузиазма, поболтали, даже чего-то пытались спеть, потом ушли спать. Утром встали как стеклышки, прошли санчасть и воспарили. Летел я, старался, сел в дождь и с боковичком, мягчайше. Вот: осознание символического похмелья как мобилизует. Ну, подготовимся же, да и полетим дальше. Щас. В АДП лежит радиограмма: после взлета нашей 702-й в Сочи нашли на рулежной дорожке раздавленный фонарь. А там нечего давить: рулишь прямо по магистральной, потом вправо, по 8-й РД. Ну, как положено, инспекция осмотрела колеса, ничего не нашла, составили акт. Ладно, поехали домой. Очередь Коли, взлет на номинале. Дали номинал, стали набирать скорость: 160, 180… и тут четкий доклад Валеры Евневича: «Двигатель номер 3!» Мгновенная реакция: «Прекращаем взлет, взял тормоза!» Коля тут же отбарабанил на магнитофон: «Стоп, малый газ, реверс, интерцепторы!» Штурман Максим Кушнер четко отсчитывал скорость: «140, 120, сотня!» Тут до меня дошло, что нет смысла тормозить – мы же в начале полосы. Выключил реверс, сразу к Валере: что? Загорелось табло «Вибрация велика», потом

загорелось и табло «Опасная вибрация» – экстренно выключил третий двигатель. Ну, молодец. Так: Коля, доложи старту. Коля доложил о прекращении взлета по неисправности двигателя. На старте шум, бессвязные команды; тут же угнали на второй круг висевший на глиссаде борт. Сами зарулите на стоянку или буксир? Сами, сами. Вот и весь инцидент. Зарулил, дал информацию пассажирам, что причина – неисправность двигателя, что идите в вокзал с вещами, там будет вам дополнительно информация; ну, расшаркался. Тут же подкатила инспекция; нас под белы рученьки – и в санчасть: на алкоголь. Так положено при инциденте. Пережили неприятные минуты, когда три тети в белых халатах, с инспектором над душой, мерили нам давление, пульс и совали в рот пресловутую трубочку. Но поезд уже ушел, трубочка ничего не показала, а что давление у меня 180/100 и пульс под 100, это объяснимо. У железного Коли и вообще: 120/80 и пульс 64. Составили акты. Подписи. Потом в инспекции написали объяснительные и дали анкетные данные для сообщения в Москву. Пошла писать губерния. Пассажиром случайно летел с нами из Сочей как раз наш начальник АТБ, он созвонился с кем надо, это помогло: техмоща забегала под самолетом. Взяли анализ масла на стружку. Осмотрели опоры. Сняли виброаппаратуру. Ну, лопатки осмотрели, само собой. Все в норме. Сам двигатель исправен. Отложили вылет до утра, утром установили новую виброаппаратуру, обгоняли двигатель, дождались прилета нашего официального представителя и заводчика, полдня оформляли бумаги. Мы же томились в неуютном профилактории, играли в карты и потихоньку пили пиво: снимали стресс. Уже к вечеру этого дня, когда произошло событие, местное самарское телевидение передало чудовищную информацию об отказе двух двигателей на взлете, а о жертвах, мол, будет дополнительно… И дома у нас какая-то сука из пассажиров раззвонила, и по телевидению же передали тоже что-то подобное: на Ту-134 в Самаре на рейсе Сочи-Красноярск отказ двух двигателей, командир Ершов. Почему сука? Десять человек, трусов, отказались лететь с нами домой на этом самолете: мол, ваш Медведев не хочет присылать новый двигатель или подсаживать для нас в Самаре попутный самолет… и так и не полетели. Ну, это их проблемы, а клеветону эта сволочь на нас напустила прилично. Ночью мы довезли остальных, смелых пассажиров домой; в полете они успокоились, пили водку, а после посадки бурно хлопали и желали увидеть командира. Щас. Мне не до вас. Принес еще раз извинения, попрощался и тихо вышмыгнул. В штурманской в плане уже записано: Ершову явиться с утра в

эскадрилью… а уже утро. Ну, поспал три часа дома, приехал, наглаженный, предварительно проверив, легко ли снимаются штаны. Полно народу, все подходят: Вася, ну что там? Всем один ответ: прекратил взлет по вибрации. Тьфу ты… твою мать… а тут по телеку нагородили… правда, уже Медведев выступил по телевидению с опровержением, уже и телевидение извинилось… ага, опровержение мелким шрифтом… в пять утра. Тут же – к Лукичу в кабинет, объяснительную; ну, вроде молодцы… Потом еще объяснительную – оказывается, экипаж Ершова неправильной информацией пассажирам нанес убыток компании. Sic transit gloria mundi… Написал я в объяснительной, что же я конкретно сказал пассажирам после заруливания. Попутно сдал зачеты к ОЗП: брал билет и с ходу отвечал трем комэскам; ну, отстали. Ну, орденов за такие случаи сейчас не дают. Все, конец полетани, иду в УТО. Но прежде – в баньку, снять стресс. 31.10. Не УТО, а курорт. С утра пару часов отсидим и уходим домой: с преподавателями согласовано. У всех дачи, стоит тепло… какие там занятия. Летать не хочу. Налетался летом. 3.10. Все, курорт кончился; правда, еще два дня мы числимся в УТО, а 11-го у меня уже запланирована проверка на Питер; Савинов будет проверять. Колю Евдокимова как летающего без штурмана, и вообще, волка, поставили в экипаж к Виталию П., а мне дают какого-то нового, вернее, старого… но коммерсанта. Летать вроде умеет… но кайф кончился: буду давать ему летать по своему усмотрению. Это не Коля. Филаретыч завис на комиссии капитально, так что и штурмана у меня не будет постоянного. Хорошо, Валерий Альбертович Евневич за спиной, мы уже притерлись, свой человек, проверенный в деле, и спине тепло. Я спросил у Савинова, за что это у меня отобрали Евдокимова. А за то, что не хочешь летать без штурмана. Верно: я таки не хочу и таки не буду летать без штурмана. Да от меня вроде и отступились. Что ж, времена меняются. Коле я отдал все, что умел сам; пусть использует и совершенствуется. Мне же летать осталось, видимо, не так уж много, перетерплю. Сложатся обстоятельства неблагоприятно – уйду с чистой совестью и без сожаления. 17.11. Наконец-то Филаретыч полетел в рейс. После почти полугодового перерыва он волновался как мальчик… Да что говорить: нам, пролетавшим по три десятка лет, небо въелось в кость. Как бросишь. И тут еще, считай, последний шанс… поволнуешься. Ну, разговелся человек, а уж мы рады за него. И как же приятно, когда плечом к плечу в кабине сидит родной Геракл, курит, ворчит, бдит… эх, роднее и безопаснее не придумаешь места, чем в кабине со своим проверенным экипажем. Как в раю. Жаль только, Коля не с нами. Нынче он летает с Витей Мисаком. Ну,

это ладно: план на месяц сверстан; но на декабрь, надо Колю вытащить обратно. А там ходят слухи, что и вообще похерят эту полетань без штурмана: в управлении флаг-штурман против этих экспериментов. И то: не на этом лайнере без штурмана летать; а тут еще американцы «Омегу» отключили, переходят на «джи-пи-эску», спутниковую. А у нас отключают везде РСБН. Летай без штурмана, да по приводам… и не заблудись. Вторым со мной летел Володя Черкасов, старый волк, из экипажа Бреславского: Саша сам в отпуске, так его второму дали со мной подлетнуть. Так он, сукин сын, приехал строго за час до вылета, заставил поволноваться… я за это без зазрения совести отобрал штурвал и слетал оба полета сам. Туда-то ладно. В Москве погода для ноября хорошая: снег с переохлажденным дождем, обледенение в слое с 1000 м до земли; но нижний край 300 м, – куда лучше. Заход с прямой; над Люберцами была высота 900 и скорость 400, да тут Валера включил ПОС полностью, 0,4 номинала, скорость не гасла, и мы на газу догоняли глиссаду по пределам. Ну да школа Репина и Солодуна, через 20-то лет… на высоте 400 м мы уже плотно сидели на глиссаде, самолет был сбалансирован, и оставалось только дождаться бетона. Вполне прилично сели; правда, когда я почувствовал уплотнение под колесами, то еще тоньше хотел сесть, добрал, а она, на скорости, видать, чуть-чуть, на 5 см, взмыла. Ну, посадка на 6, а не на 8. Обратно весь полет спокойно читал книжку, Витя, дорвавшись, вез по трассе, а проверяющий, Валера Подгорный, скучал, бродя по самолету: что того Гришанина проверять. Да и я еще перед полетом тихонько попросил его не висеть над Гераклом, он и так справится, и ему легче входить в колею, чувствуя локоть родного командира, который спокойно так, как и все 13 лет, читает себе книжку, поглядывая поверх очков на курсы. А уж как до дела дойдет, тут мы себя и покажем. Дома дул ветерок до 17 м/сек, под 45, сцепление 0,55, трепало до тошноты. На глиссаде я до 200 м еще дремал, лениво выворачивая плечи, бросал штурвал: сама летит? Володя еще с удивлением так спросил: что, на автопилоте идем? Да почему. Стриммировал – должна сама идти. Газ как поставил перед входом в глиссаду, так и не шевелю. Валера уже привыкши. Скорости гуляли от 250 до 300; я не вмешивался, терпел, ворчал и ворочал рога. Потом пришлось стиснуть зубы. Потом уже – железными руками. Замерла… метр, метр… подхватил… щас: меня самого подхватило, поставило колом. Прижал, еще выждал, еще подхватил, – чиркнули, встали на цыпочки, но уже без скорости; ногу на весу не удержать, ну, опустил, бросил штурвал, Володя прижал его одной рукой, другой включил реверсы; дело сделано. Учитесь, пока я еще жив. Филаретыч только хмыкнул.

Акселерометр зафиксировал 1,6-0,7. Внутри, в животе, зуд, пульс в висках, сердце во рту… Что – давно так не саживал? Валера довез домой. Надя только что ушла на работу. Зуд, зуд внутри, и руки изнутри зудят, как трансформатор… Хорошая же посадочка, что уже полтора часа, а все выдыхается. Надо водки. Налил фужер разведенного спирта с бальзамом. Сегодня годовщина гибели Шилака, 16 лет. Стоя помянул ребят, царство им небесное. И упал спать. 3.12. Умер молодой штурман Валера О. 39 лет – инфаркт. Он в Иране тяжело переносил тамошнюю жару, а вернулся – сердечко-то и не выдержало. Что ж, каждый выбирает сам. Жалко, молодой еще. Как зарабатывать нынче на жизнь тридцатипятилетним. Валера Евневич возит на своей «Газели» случайные грузы. Коля Евдокимов подрабатывает таксистом-бомбилой. Витя Л. имел более солидный бизнес – автоколонку, а первоначальный капитал добывал, прихватывая дефицит в рейсах на севера. Штурман Ш. уже лет семь гоняет импортные автомобили из Владика: то поездом отправляет партию, то самолетом. И немножко ж еще и подлетывает на «Ту». Сергей Мещанинов, который нынче летает со мной, рассказывает, что у него дело в Полярном: он доставляет туда продукты. Кое-что прихватывает с собой в рейсы, которые приходится выпрашивать (на днях мы туда стоим в плане по его просьбе); а теперь собирается в отпуск и погонит по зимнику за 3000 км КАМАЗ с продуктами. Не знаю, откуда у них берется такая смелость: работая пилотом Ту-154, ехать в тайгу, в 50-градусный мороз, по наледям, иной раз по 500 км на первой передаче, с двумя бензиновыми печками, обогревающими фургон с фруктами. Случись поломка, все придется делать в снегу своими руками. Да на хрена бы я тогда учился на пилота. Но… нынешняя жизнь летная таки заставляет. Сергей с семьей ютится где-то в клетушке, он бьется, зарабатывая себе на квартиру. 4.12. Сергей летает пока слабо. Дал я ему полет до Норильска: погода звенела, с прямой, ветер встречный, 5 м/сек, -34. Все равно сел с козлом. Скомкал весь тщательно рассчитанный заход, стрелки разбежались, и я большую часть времени потратил на подсказки, потом и руками вмешался, ибо – ни в какие рамки. В результате мы едва успели до дальнего привода прочитать карту, и диспетчер нетерпеливо потребовал доложить готовность к посадке. Не стал я делать замечаний… это уже незачем. И так долетает. Назад я взмыл в звенящем воздухе, за 10 минут набрал эшелон, включил автопилот и уткнулся в книгу. Перед снижением Витя меня растолкал… ладно, щас покажу, как это делается. Болтало, скорости гуляли, проходил холодный фронт. Машина 67 тонн, пустая, я собрал в кучу стрелки, а ее треплет,

как сухой лист. Но к торцу все было в норме; убрал режим, чтобы над торцом скорость упала до приемлемой для легкой машины, выровнял… и внезапно вся борьба кончилась: машина замерла, как в сгущенном молоке. Придержал и сам замер: только выжди пресловутые секунды… И точно, уже почувствовалось едва ощутимое уплотнение под колесами… вот-вот получится бабаевская посадка… ветерок 5 м/сек не помеха… ну… ну… ну же! Щас. Поддуло; мы, может, даже коснувшись, отделились – я не почувствовал касания – и воспарили, в пяти сантиметрах. Ну, делать нечего; скорость уже упала, хватай… подхватил, и плюхнулись. С пяти сантиметров – но посадка обгажена. И никто не виноват. 1,2 – а обидно. Ну, Сергею мой последний дюйм пока до лампочки: ему надо втиснуть 500 кг груза на Полярный, я обещал посодействовать, и он об этом мне заранее напомнил… с него, мол, бутылка… Вот о чем у человека болит голова. А я тут переживаю из-за миллиметров. 10.12. В Иркутске упал военный «Руслан»: на взлете после отрыва отказ двух двигателей. Упал на жилой дом; около 60 трупов. Что-то «Русланы» часто падают. За 7 лет произошло 4 катастрофы крупнейшего нашего самолета. Видать, такая матчасть. Если Ил-86 летает 15 лет без происшествий – со своими слабосильными, но, видать, надежными двигателями, – так это фирма. Вроде в топливе воды не нашли, а ведь отказ сразу двух, но одном крыле… Есть еще сомнение. Он вез два истребителя во Вьетнам. Загрузка, да заправка… полная взлетная масса. А полоса там заводская – 2600 метров. Может, подорвали. Двигатели же эти, запорожские, известны слабой газодинамической устойчивостью. Может, из-за резкого увеличения угла атаки срыв на входе, помпаж… Еще. Стоял мороз; аэродром расположен на высоте 500 м над уровнем моря; зимой на высоте 100 м инверсия, и они могли после подрыва попасть в нее, и пришлось драть, чтоб не просесть, – вот и срыв на двигателях. Опыта-то полетов на «Руслане» у красноармейцев оч-чень мало, во всяком случае, – для пилотов тяжеленного лайнера. Тут нужны тысячи часов. Я вчера взлетал в Полярном: -41 и взлетная масса 84 тонны. Рассчитывал, что от земли попрет по 30 м/сек. Хорошо потянул, на номинале… а там тоже аэродром на 500 м… а про инверсию и не подумал: там же от стратосферы до земли должен звенеть мороз. А она и подвисла на скорости 290. Ну, разогнался, убрал механизацию, тогда пошла. Глянул на термометр: за бортом -15 всего. И ведь перед этим на посадку заходили как в слоеном пироге, пришлось сучить режимами… я об этом забыл. Надо ж было вспомнить перед взлетом-то. А ведь у меня опыт не меньше, чем у всех членов экипажа «Руслана». И то обгадился. Конечно, если бы я взлетал с

массой 100 тонн, то не драл бы, а плавно тянул, соизмеряя фактическое поведение машины с предполагаемым. А тут рванул. Пионерская зорька в заднице заиграла. И дома садился по-разгильдяйски. Решил подойти к аэродрому повыше… ну, и подошел: на третьем высота была 1400 и шасси еще убраны. Диспетчер занервничал, спросил, успеваем ли. За ним и Филаретыч… хотя уж ему-то не привыкать. Сергей наблюдал. Кончилось это тем, что вышли из четвертого за 20 км до полосы, за 15 заняли 500 и шли еще целую минуту на газу. Посадка бабаевская. Но все равно, весь расчет снижения был пох…стским: я лениво разглядывал огни поселков, а вертикальную держал интуитивно, то 10, то 20. Короче, спал на ходу. Как-то на все наплевать. Ну вот: передают, что у «Руслана» последовательный отказ всех двигателей, причем, на 3-й секунде после отрыва начал барахлить 4-й двигатель, потом вроде восстановил работу, а 3-й, 2-й и 1-й отказали следом, через пару секунд. Ну, и версии: отказ какой-то электроники, следящей за питанием двигателей, и пр. Ой, подрывом пахнет. Питание двигателей на самолетах советского производства устроено так, чтобы даже если самолет полностью обесточится, двигатели питались самотеком. Ребята наши побывали в кабине этого лайнера, и сделали неутешительный вывод: похоже, он устарел морально еще до рождения, и те же там палочки-веревочки, что и у нас, те же, еще с По-2, приборы, и, как всегда у Антонова, их уйма. Так что дело не в электронике, которой там, скорее всего, нет, и не в питании двигателей, тем более что воды не обнаружено ни в ТЗ, ни в пробах с места. Скорее всего, это подрыв, – и передрали. Версия, самая невероятная для масс и самая российская – для профессионалов. Обычно всегда все дело в невероятном, но привычном русскому человеку наплевательстве, разгильдяйстве и расчете на авось. Не может быть, чтобы самолету с взлетной массой за 300 тонн, со слабыми, едва обеспечивающими тяговооруженность 25 процентов двигателями, хватило для взлета полосы длиной 2500 м. Он разбегался целую минуту, и ускорение было невелико; скорее всего, отрывались с последней плиты. 17.12. Под Шарджой упал таджикский Ту-154, с высоты 500 м, на 4-м развороте. Говорят о взрыве в воздухе, есть версия об отказе двигателя, падал вроде как неуправляемо. Как ни странно, один человек, а именно штурман, остался жив и уже пришел в себя. Самолеты сами по себе не взрываются. Либо диверсия, либо пожар 2-го двигателя и известная история с неизбежным отказом трех гидросистем. Ну, скоро узнаем. Возможно, причина будет самой банальной, как это часто и ошеломляюще бывает. Вообще, последние дни богаты на

катастрофы. В Нарьян-Маре Ан-12 сел на полосу, занятую вертолетом Ми-8, и разнес его вдребезги, да и сам разрушился. Тут вообще дело уголовное. Самолет числится красноармейским, но замаскирован под гражданский; экипаж какой-то партизанской авиакомпании, не имеющей лицензии на перевозку грузов. Диспетчер разрешил им вроде как пристрелочный заход с уходом; экипаж в процессе захода запросил посадку. А был туман, видимо, минимум, а то и хуже минимума. А вертолет прилетел по санзаданию и стал сруливать. Диспетчер посадки не дает разрешения на посадку до тех пор, пока диспетчер старта, визуально просматривающий полосу, не доложит, что полоса свободна. А он не доложит до тех пор, пока сруливающий борт не доложит об освобождении ВПП. Все это прослушивается всеми участниками на одной частоте, и все всё понимают. Тем не менее, Ан-12 молча сел и налетел на вертолет. Ну, виноват командир экипажа: принял решение – отвечай. Командир Ми-8 остался невредим, давал интервью, так видно было, как его трясло. И диспетчер посадки виноват, если только метеонаблюдатель дал погоду (именно видимость на ВПП) хуже минимума. Согласно НПП в этом случае даже снижение с эшелона перехода запрещается. А если ухудшилось, когда самолет находится в глиссаде, его угоняют на запасной. У меня такое случалось. Ну, разберутся с ними. А среди нас, я уверен, будет лишний разбор, с опереттой Лукича, ибо случай типичный и вполне ожидаемый в этом бардаке. Сижу дома. На дворе мороз, на печи тепло. Работы мало: завтра в ночь Владик, а на 26-е выдумали рейс на Камчатку через Магадан… горел бы он синим огнем, этот полет. Не люблю я эти рейсы на восток: это ж обязательно две бессонные ночи подряд, не считая вероятной непогоды. Ну да опытных, провезенных туда капитанов, да и штурманов тоже, почти не осталось; я же на Камчатку летаю больше двадцати лет. Как-то странно: абсолютное большинство наших нынешних капитанов пришли с Як-40, и мы, те, кто летал на Ил-18, нынче в почете, ибо летали по дальним трассам еще тогда, когда эти мальчики учились в средней школе, а им потом довелось порхать, в основном, в пределах края. Для них названия Мача, Сангыяхтах, Югоренок, – ничего не говорят. Они не знают, как хорошо держит курс автопилот при заходе в автомате от Балаганного – и до самой магаданской ВПП, что на 54-м километре. Так лети же на Камчатку ты, Василич. Со своим Филаретычем. 22.12. Слетали во Владик. Ну, как всегда, проблемы: не проходит загрузка, барахлит погода, даже пару часов провалялись в профилактории, ожидая, когда во Владивостоке рассветет и туман приподнимется. Лукич звонил (и когда он только спит?) и выпихивал нас, с запасным

Воздвиженкой; я же на нее положил уже лет как 20: это не запасной, одно название. Ну, дождались корректива Кневичей, взяли запасным Хабаровск с рубежа возврата. На подлете к Хабаровску выяснилось, что у красноармейцев в Воздвиженке гололед (дома нам об этом не сообщили); ну, лишний раз выматерили Лукича, с его настырностью. Тут Хабаровск стал метелить: уже видимость 1000 м; ладно, идем на Владик, там устойчиво 1500, дымка. И сели спокойно. Как всегда, куча пакетиков, посылочек; все раздал, взял домой тоненькую пачечку долларов – попросили увезти и передать. Человек сунул мне презентом купюру, я не глядя взял, потом глянул – полмиллиона. Вот это крутизна. Короче, за рейс заработал 700 тысяч, это больше, чем Медведев заплатит мне за весь месячный налет, а главное – живые деньги, без задержки. Во Владике, принимая решение на вылет домой, я клял свою командирскую судьбу. Честное слово, хорошо было бы, если бы эту задачку решал за меня дядя… и отвечал за нее бы тоже он. Вылетая из Красноярска, я как всегда взглянул на метеокарту: ага, здесь у нас теплый сектор циклона, и тут висит еще такой фронтик окклюзии, на подходе. Пообещали к нашему возвращению боковой ветерок. А сцепление 0,45, и никто не мычит, не телится. И вот на метео в Кневичах я терзал тетю-синоптика. А ну, давайте, посмотрим ветерочки. В Новосибирске дует с юга до 18 м/сек; в Омске метет; в Кемерове тоже южный до 18; дома пока 230 градусов 6 м/сек. А ну, приземную карту. Ага, должен вот-вот подойти этот фронтик, а за ним – холодный, с еще большим ветром. Витя подсказал: а давайте запросим Ачинск. Тетя набрала код: хрен вам, это местные линии, в банке таких данных нет. Жаль; а хорошо бы было Ачинск-то: он от нас западнее 120 км, и если там сейчас задуло, то уже дома не успеем сесть. По прогнозу-то вылетать можно: предполагают 240 градусов 10, порывы 15. Вот без учета порывов, согласно НПП, я могу вылетать. Но если там, на кругу, эти порывы согласно прогнозу появятся, то придется уйти на запасной, и тогда Лукич спросит: а как ты принимал решение? Что – опыта не хватило предусмотреть? Может, хоть полосу почистят? Заказал телефонный разговор, связался с тетей из ПДСП Красноярска. Да, работы на полосе ведутся. Так там таки полосу чистят – или фонари проверяют? Не знаю, работы ведутся. Так я смею надеяться, что через пять часов полосу подсушат? Решайте сами, вы – командир… Чтоб ты обосралась. Ну, помощнички… Выждали еще срок: дома тот же ветер, 6 м/сек, сцепление 0,45. А рабочее время поджимает. Ладно, ждать больше нельзя, время против нас. Полетели. В конце концов, не вылетать – тоже вроде

нет причин. Ну, сядем в Абакане, отдохнем 12 часов и перелетим. Ну, переморгаю у Лукича. А что делать? Поехали. Успели сесть до ветра. Заход в болтанку, боковик; я подсказывал Сереге, он выворачивал плечи. Выровнял, подвесил… и уснул. Я ему вслух просчитал до трех, потом еще до трех, сказал, что сейчас упадем, потом плюнул и максимальным ходом штурвала успел подхватить и мягко посадить машину, с уже приличным сносом. Ветер подул всерьез, уже когда мы подъехали к дому. Что-то стал я уставать от этих решений. Смехом-смехом, а может ведь внезапно и так обернуться, что возьмут да и слупят с экипажа несколько миллиончиков за неграмотное решение – с них станется. Сознание этого висит дамокловым мечом и мешает спокойно летать – так спокойно, как мы летали при Брежневе. Тогда было, попробуй кто упрекнуть командира, что он нанес какой-то там убыток, уйдя на запасной. Безопасность – любой ценой! А нынче цену безопасности норовят выдернуть из моего кармана. А тут Леха Потапов видел в Москве Диму Ширяева: тот вроде как второе лицо в нашем профсоюзе и вхож в Думу. Так вот, вроде бы уже в первом чтении принята поправка к закону о пенсиях, и там пенсии повышены летчикам и шахтерам; нам вроде бы до 2 миллионов, что ли. Утка, наверно, но если даже и повысят, то не бросать же работу… хотя устал я от нее. 15.01.1998 г. Исполнилось 40 дней, как упал «Руслан». Ну, обмолвились по ящику, что расследование идет. Из четырех версий (ошибка в технике пилотирования, отказ топливной автоматики, вода в топливе, еще какая-то ерунда) я склоняюсь к первой. И не ошибка это, а нарушение, арапничество, может, категорический приказ. На арапа взлетали: авось пронесет… Я разговаривал с Солодуном. Он слышал от иркутян, что вроде бы для этой полосы длиной 2600 м у «Руслана» взлетная масса не проходила, безопасный взлет обеспечивался при массе, чуть не на 80 тонн меньшей, чем та, с которой они упали. Слушателям радио, телезрителям и читателям газет вешают на уши лапшу, что, мол, максимальная взлетная масса у «Руслана» допускается еще аж на 100 тонн больше, чем эта, с которой свалились. Но такая масса допустима только для взлета с гораздо большей полосы. В данных же конкретных условиях экипаж превысил допустимую для данных конкретных условий взлетную массу на 80 тонн, т.е. более чем на 20 процентов. Ну, может, не на 80, а на 10… покрыто мраком. Военная тайна. А что: маршал приказал генералу, тот – полковнику, а тот – командиру корабля. Надо! А теперь красноармейцы прячут причину за словесным поносом о секретности и пр. А суть дела, видимо, в том, что им дали на халяву побольше топлива, чтоб за бугром не покупать; залились с

хорошей заначкой… долго потом она горела. Иначе, готовясь согласно полетному заданию на Кневичи, зачем бы им аж 160 тонн топлива. От Иркутска до Владика, с запасным Воздвиженкой или даже Хабаровском, столько явно не требуется. Нет, тут явный перегруз. Да даже если и не перегруз, все равно в инверсию вскочили. Дали взлетный, побежали, машина медленно набирает скорость… рубеж… а вот и торец, и надо продолжать взлет, отрывать, тянуть! Вот и потянул. А она все бежит, а уже последняя плита полосы; потянул еще, до самого пупа… может, даже чиркнул хвостовой пятой по бетону, отделились – и на себя, на себя – не летит же в теплом воздухе! На третьей секунде затрясло: помпаж 4-го двигателя, сдернули чуть, а может, и до малого газа… надо драть, драть еще, – вот они, жилые дома под носом! А скорость-то падает! И углы атаки очень большие. Ну и… хлоп-хлоп-хлоп, отказали один за другим; только успели доложить земле, что один… нет, два… и свалились. Какой там, к хренам, отворот от жилого дома! Какой еще подвиг! Там рятуйте, кто в бога верует, не успели крикнуть… и полон рот земли. Вот это – версия. 6.02. Между делом тут меня как ветерана пригласили на отрядный междусобойчик по случаю 75-летия красноярской авиации; он будет проводиться в 70-й школе, где мы всегда и празднуем, и откуда хороним товарищей. Сказали, чтобы был обязательно: наверно как-то отметят. Филаретыч опять завис на велоэргометре: подошла годовая. Пока долетывает последние рейсы. Я пока не задумываюсь: у меня еще полтора месяца жизни впереди. Саша Бреславский в 59 лет прошел комиссию, счастлив, мечтал же долетать до 60 лет. Куда он денется. Серега Мещанинов сгонял-таки КАМАЗ в Полярный. Ехали 8 дней, ломались, ремонтировались на 56-градусном морозе… солярка не течет… Перегружали 20 тонн груза, переморозили фрукты… Короче, заработал 7 лимонов. Хозяин – барин. Говорит, хоть и тяжело, а где еще заработаешь. Погонит в марте еще. И тогда у него наскребется на квартиру. 11.02. Объявлены официальные результаты расследования катастрофы «Руслана». Причина – последовательный отказ трех двигателей из-за их конструктивной недоработки. То есть: запорожский завод запустил в серию двигатели, склонные к помпажу при полете на больших углах атаки. И «Русланы» поставили на прикол. Что же касается главного – почему возник помпаж, – тут все замято. Но я на эту тему уже распространялся. Да у летчиков и сомнений нету, ибо многие говорят, что вес был превышен. Был я на встрече ветеранов нашего авиаотряда. Нас собрали в актовом зале; были накрыты столы, скромная закуска, спиртное. Были зачитаны приказы, розданы премии и грамоты. Мне досталась грамота от

министерства… или этого… как там его… короче, ФАС. Из ветеранов я был в группе самых молодых, действующих капитанов; большая же часть были свежие старики, как Рульков, ну, и самые седые, кто летал еще до войны, как, к примеру, Пасторов, которому уже 80. С грустью узнал, что нет уже Киселева, моего комэски и инструктора на Ил-14. С радостью встретился с Суховым, зам. комэски на ил-18; вместе с Рульковым и другими ветеранами мы с удовольствием выпили водки, и я смог поблагодарить учителей наших, чем едва не довел до слез растроганного Кузьму Григорьевича. Хорошая получилась встреча. Я немного стеснялся форменного костюма – большинство-то было в гражданском; ну, водка сняла комплекс. Потом незнакомые мужики подсаживались за столик, меня представляли; кто-то сказал: так вот он какой, Ершов… слышали, видно. Да мы в лицо-то все друг друга знаем. Боровиков ушел на пенсию. Камышев ушел. Скоро и наш черед, раз мы уже ветераны.
7.05. Вчера с утра был разбор. Толкли воду в ступе. Вот ФАС дало указание разобрать случай в Анадыре, произошедший полтора года назад. По-старому авария, по-новому АПБЧЖ называется – авиационное происшествие без человеческих жертв, с самолетом Ил-76 воронежского авиазавода. Ну… МАП есть МАП. Видите ли, летчик-испытатель решил доверить взлет второму пилоту и посадил его на левое кресло, не имея на то допуска. Второй пилот, естественно, тоже не был подготовлен, но ему же интересно, с левого… Готовились к взлету так. Пока штурман брал погоду Москвы, пилоты ошкуривали 16 зайцев; тут не до полета. Потом быстренько запустились – и хрять отсюда. Ни карты не читали, ни закрылки не выпускали; правда, стабилизатор переложили на кабрирование. Был еще сильный боковой ветер. Естественно, второй пилот не выдержал направление на разбеге, стали бороться с уводом самолета от оси, ну а с того испытателя какой инструктор… Тем временем стабилизатор делал свое дело: с нарастанием скорости возник кабрирующий момент, ничем не компенсированный: закрылки-то не выпущены… И возрос тангаж, но пилотам было не до тангажа, они боролись с кренами и курсами. И подорвало их на скорости 290 – гораздо меньшей, чем необходимая для отрыва с чистым крылом, но большей, чем расчетная с закрылками. Пилоты на это не обратили внимания – они все крены исправляли. Самолет подвис. Тангаж тем временем возрос и увеличился до 19 градусов. Сработал речевой сигнализатор, приятным женским голосом: что ж вы, суки делаете, сейчас упадем. Опомнились, толкнули штурвалы от себя… а машина лезет на мертвую петлю. Спасение еще было – выпуск закрылков… хотя вряд ли, уже

поздно. Тангаж возрос до 31, и самолет свалился, пролетев крестом 600 метров. Все живы, самолет восстановлению не подлежит. Вот и всё АПБЧЖ. Случай, прямо скажем, нетипичный. Типичны только зайцы. Без закрылков на моем мустанге не взлетишь: как дашь газ – загудит сирена. И на левое кресло я второго пилота не посажу, хотя я и инструктор. Всему свое время; идти к этому моменту надо очень постепенно. И карту мы всегда читаем. Но в минис… тьфу, в ФАСе этом, посчитали нужным изучить. Ну, изучим. И у нас, у командира Д., случай. Собственно, ничего особенного. Типичнейшая ошибка: вышибло ветром из глиссады перед торцом в Краснодаре. То, о чем я твержу на каждом углу: бойся встречного ветра на посадке, бойся и бди, и будь готов. Он до 30 метров шел нормально. Может, второй пилот пилотировал. Потом их поставило буквой зю, и пришлось сунуть штурвалы от себя чуть ли не до упора. А газы сдернуть чуть не до малого газа. Скорость большая, машина легкая, центровка ближе к задней, вертикальная возросла, торец… Ясное дело, надо тянуть на себя. Но тянуть надо слегка, в меру; он же подхватил и… подвесил ее на пяти метрах. Ветер встречный, полоса 3500, кто тебя гонит: далеко не улетишь, хватит времени трижды досадить ее. Но добавь же газку, дай плавно снизиться, подведи пониже и досади – тут хватит и 2500 вполне. Он ткнул ее вниз на малом газе. Дождался, когда земля станет приближаться, подхватил… Не успеешь! Подхват совпал с касанием. Трах – 1,67, козел; еще трах – 1,43, козел, трах-трах-трах – покатились. Ну, думал, что прибор перегрузку занижает, и не дай бог, там при расшифровке выскочит больше 2,0; сделал добровольное сообщение. Его не наказали, но разобрали ошибку тщательно, по секундам. Нельзя перед торцом совать штурвал. Клин должен сужаться. Жди пинка и дожимай, дожимай, оценивая, хватит ли полосы при перелете и какую тормозящую роль сыграет встречный ветер. Малый газ ставится на метре, уже при полной уверенности, что идешь параллельно бетону. Ну, перелетишь ты тысячу метров – но впереди-то еще 2500. Чего нервничать. Другое дело Комсомольск. Там уж повнимательнее. Идти чуть ниже глиссады, на чуть повышенной скорости Если станет присаживать, этот запас позволит подтянуть штурвал на себя и сесть, по крайней мере, на торец; но газу надо успеть добавить обязательно. Норовить надо все равно на торец, а не по продолженной глиссаде. И ожидать, что как только поставишь малый газ, она тут же и шлепнется, особенно с закрылками на 28. Но шлепнется не с 5 метров, а с 50 сантиметров. 8.05. Садился в Питере на пустой машине с задней центровкой, при встречном ветре, и как раз через заряд. Ну, делал все точно так, как вчера писал. Притёр ее по-бабаевски, и доволен

как дурак. Все удалось. 15.08. Из Москвы. Заходили дома на старушке 201-й, с прямой, визуально. Дальномера на ней нет, каждые две минуты запрашивали удаление, вышли к 4-му за 20 км, а вход в глиссаду за 12, выпустили шасси, вышли на связь с посадкой. Она дает удаление 14, а у нас еще скорость 390. Вечно так: вроде и с запасцем, а в последний момент едва успеваешь. К 400 метрам все было в норме, кроме положения руля высоты: на расчетной скорости 260 он стоял на 14 градусах, когда допускается максимум 10. Читалась карта, а я лихорадочно соображал, куда какой момент действует и как спасти положение. Уж перемудрили туполевцы с этим дурацким совмещенным управлением стабилизатором от рукоятки закрылков. Результатом этого мыслительного процесса был вывод: плюнь на все теории, центровка предельно передняя, а значит, ничего не изменишь. Надо было оставить закрылки на 28, а стабилизатор переложить на 5,5. РЛЭ в такой ситуации рекомендует уйти на второй круг и там проделать все эти манипуляции. Умники, блин. Времена не те, еще не так поймут, спросят: а куда ж ты раньше смотрел. Сергей пилотировал, полоса впереди 3700, штиль, масса 72 тонны… ладно, я добавил режим до 85, 87, 88… скорость поползла к 280, и руль встал на 10, что и требовалось. Дотянем до полосы по продолженной глиссаде, а с ВПР прижмем, руль уйдет где-то к 7, а то и к 5, режим приберем, ну, перелетим 200-300 метров, – но на МСРП запишется положение руля высоты на глиссаде в разрешенных пределах 3-10 градусов, а уж сесть-то с передней центровкой, на скорости, – сядем без проблем. Сели, давя штурвал от себя, мягко, я чуть придерживал, а Сергей замер, – и все получилось. Скорость пересечения торца была где-то 270, на 15 выше нормы, отклонение руля высоты на выравнивании потребовалось небольшое, до упора далеко, – нормальная, мягкая, скоростная посадка. Задача решилась без особого труда. Конечно, максимально разрешенное РЛЭ отклонение руля высоты на глиссаде 10 градусов – явная перестраховка, обтекатель на задницу тем, кто расследовал катастрофу Шилака. В хороших условиях и при 15 можно смело садиться, да и садились, до той катастрофы. А можно и при 7 градусах подвесить, выйти на упор и сронить на малой скорости. 22.09. Идут занятия к ОЗП. Савинов ведет активную пропаганду среди личного состава. Кто молод и имеет приработок – не лучше ли уйти, пока все не обвалилось. Кто стар, тому, возможно, предложат какую-то весомую компенсацию, может, из какого-то там фонда прибавку к пенсии… подумайте, может, все-таки уйти и освободить место молодым. Ожидается сокращение летного состава, 210 человек, уже с октября. Все крупные авиакомпании страны развалились.

Еще держатся Внуково и шереметьевский «Аэрофлот», но, правда, глава «Аэрофлота» – зять Ельцина. Нету уже Ростова, Хабаровска, Магадана, Якутска, Иркутска, Новосибирска, Свердловска, Домодедово, Сыктывкара, Волгограда. Кое-как шевелятся Пулково, Казань, Уфа, Самара, да мы, сирые. В остальных городах – по несколько карликовых компаний с парой самолетов. Нет больше российской авиации, так, крохи. Надя психует. И неустанно твердит мне: боже упаси – летай! Летай до конца. Но в отряде уже идут разговоры о критериях. Класс, высшее образование, английский, допуск без штурмана, допуск за границу. Эти останутся. Пока. А кто не вписывается, тех все равно в течение года сократят. Я не дергаюсь. Конечно, сам не уйду. Да и страхи эти, нагнетаемые Савиновым, скорее всего – перелет. Надежды же на то, что аэрофлот выкрутится и переживет безвременье, что государство ему поможет, – это явный недолет. Истина, видимо, посередине: еще погниём. 30.09. Ночной Питер, куча посылок, куча денег и, в довершение всего, мягчайшая, невесомая, невероятная посадка – такая у меня была, может, раз в жизни. Ощущение честно выполненного долга и спокойная констатация высочайшего мастерства. Я-то могу. А вот ты – сможешь? И тут Серега блеснул. Садясь ночью дома, едва меня не переплюнул, правда, с левым кренчиком, – но мы долго не могли понять, еще летим или уже катимся. Дышало под низом, что-то там осуществлялось, но ощущение невероятности никак не переходило в реальность, и только по времени этого эфемерного висения можно было предположить, что мы уже не летим. И я дал команду «Реверс». Серега счастлив. Он стал гораздо лучше летать, и – ни одной грубой, даже грубоватой посадки не было. Будут из него люди, будут, – дали бы только ему возможность работать. Шестьсот рублей за рейс на посылочках, – и я смогу, вот сейчас, сразу, купить себе кофе в зернах, да сливочного масла, да сала, наконец, насолю, да Мишке в туалет наполнитель, а то рвем бумажки, вонь… Вот чем реально озабочен русский летчик, в отличие от французского. Мой жемчуг уж очень мелковат: 200 долларов в месяц против… Ну, говорят, там, у них, доходит и до 14 000. А летать человека я научу, запросто. Только не надо забугорному летчику открывать секреты моих заработков, а то как бы его кондратий не хватил. У него – адвокаты, психологи, компьютеры; его лелеют, прыщики холят. А я перед вылетом набиваю сумку посылочками и думаю не о полете – бог с ним, с полетом, уж слетаем, – а о том, сколько мне подадут на хлеб насущный, да как эти посылочки тайно пронести на самолет, да какие меры предосторожности предпринять, чтоб тихо и незаметно, не привлекая внимания спецслужб, передать из рук в

руки стоящему ко мне в очереди, в темном углу, адресату: Петров, ко мне, остальные – на месте! Мною движет желание не жить, а выжить. Дефолт в стране. Я не интересуюсь, что там, в этих пакетиках: может, доллары, а может, наркотики; я не хочу этого знать. В том и заключается великий позор нашего государства: трубя об идеалах, оно толкает своих граждан на преступление. Эти ревнители – первые воры в государстве, а нас, толковых профессионалов, выталкивают в грязь, превращая в мелких хищников и грызунов. Каждый из нас, нынешних россиян, думает не о том, как лучше сделать Дело, которое на глазах хиреет и разваливается, а как украсть свой кусок и дожить до завтра. Вот и все реформы. 20.10. Наступает зимний сезон, полетов мало, надо нагибать себя к работе на земле, а то лень в старости моментально засосет. Умирают-то не от старости, а от лени к жизни. Уже к чертям бы эту работу: 20 часов в месяц – это не полеты. А всяких коммерческих, экономических и прочих, не относящихся к полету задач ставится перед экипажем все больше, и уже боюсь, не подзалететь бы где, с этими новациями. Хуже нет – летать в эпоху перемен. Господи, хотя бы списали меня, что ли. 3.11. Вторым пилотом на Комсомольск поставили мне сынка, тот самый полуфабрикат: пилота второго класса Сашу С. Он уже налетал за три года 700 часов, и мне было интересно посмотреть, как же эти блатные сынки летают. Кстати, остальные дети наших летчиков, те ребята, которых я вводил, летают хорошо. Туда слетал я: товар лицом, мягчайшая посадка с попутным, как всегда, ветерком на кругу, снижение на острие пределов. Ну, обратно дал Саше: яви искусство. И понравилось! Парень организованный, бумаги ведет четко, технология, взаимодействие, связь, – от зубов отскакивает. Взлетел хорошо, набор хорошо, снижение на автопилоте, заход в болтанку, выдерживание параметров по моей команде, – все хорошо. С ВПР отключил САУ, и нас стало стаскивать вправо. Я подсказал, чуть помог… мало; помог еще и вывел на ось к самому торцу; он держал вертикальную строго. Выровнял чуть выше, подвесил, подхватывал дважды: на метре и перед самым касанием, ибо потащило вправо. Но очень, очень прилично; я лишь чуть-чуть помог… и все хвалил. И душа к нему открылась. Парень под гнетом своей непопулярности, но видно, что над собой умеет работать. Летать дают мало; но если он так неплохо летает после длительного перерыва, то можно за него взяться, будет толк. Мне-то плевать, как он попал на «Тушку», мне важно, получится ли из него пилот. Должен получиться. 10.11. Годовщина революции прошла в стране незаметно. Что-то около трехсот тысяч большевиков вышли с красными флагами чегой-то

демонстрировать, в основном, преклонного возраста люди… на всю Россию – триста тысяч. Бедные наши родители, поколение ровесников той революции. Что она им дала? Нищее детство, голод 33-го, колхозы, лагеря, война, послевоенная нищета… Зато – эйфория под треск пропаганды. Мне говорят: кощунствуешь. Кем бы ты был сейчас, если бы не революция. Уж конечно, не капитаном. От сохи… Извините. Мой дед, Андрей Иванович Ершов, от сохи, тринадцатый ребенок в семье, в возрасте 12 лет уже ту семью кормил. Отданный в подпаски, любознательный мальчишка больше крутился возле техники; умный помещик его приметил и отдал пацана в помощники к своему кузнецу. Через год помощник кузнеца получал жалованье: 12 рублей в год. Корова тогда стоила 3 рубля. И выучился, и стал кузнецом, и слесарем, и токарем, и электриком, и Мастером. Сам рассчитал, выковал, выточил, собрал и запустил керосиновый двигатель, а к нему сделал и молотилку, и веялку, и крупорушку… И тут коллективизация. Вступай, Андрей Иванович в наш колхоз… с двигателем! Мы с ним такие дела развернем! А не то… Короче… а то в командиры не введут. Умный мой дед бросил все, подарил тому колхозу двигатель с причиндалами, выправил паспорт и ушел в город на электростанцию. А был он еще и каменщик, заводские трубы клал. И до сих пор стоит у нас в городе пережившая войну, пробитая снарядом, заплатанная, его 50-метровая труба на кирпичном заводе. Он был Мастер на все руки, Мастер от Бога. Я своей внучке показывал трубу, сложенную ее прапрадедом: видишь – стоит! Что ж тот колхоз? Через год дед приехал в родное село в отпуск – в овраге валяется его запоротый двигатель… Плюнул… Хорошо, большевики дали мастеру бронь, а то еще неизвестно, миновал ли бы он Соловки как имущий. Уж образование сыну он дал, и мне бы дал, я не сомневаюсь. Он-то понимал, как нужны Мастеру знания, а уж деньги зарабатывать умел. Жаль, рано умер от туберкулеза, царство ему небесное и вечная память. Так что мог бы я, наверно, стать пилотом и без революции. Без всплесков и невиданных взлетов народного образования. Все это мне рассказали престарелые родители уже на моем 50-м году жизни. И про мерзость войны и про жизнь на оккупированной территории, и про ужасы плена, из которого отец бежал трижды – и пришел с войны с орденами! Рассказывал и плакал отец мой… и я слушал и плакал. А про голодовку 33-го – ничего не рассказывали. Про голодовку 46-го – только то, что сберегли козу; я выжил благодаря ее молоку. Хорошо жили, сынок… не хуже других. 16.11. В Минводы слетал с Пиляевым, нормально, но были шероховатости: сел чуть левее оси, а при посадке дома на ВПР попутник выдавил выше глиссады,

пришлось давить от себя и сдергивать газы, сел с перелетиком. Сергею вроде как неудобно было делать мне замечания. Но в разговоре, потом, вскользь, шутейно, было упомянуто. Что ж: съел. Если б я еще и приборы видел в сумерках. А то все внимание на эту скорость… а она расплывается… Что делать, старость неумолима. Уходить бы надо, да… лучше я с шероховатостями еще полетаю. Перед самым вылетом услышал по радио: на взлете в Красноярске упал грузовой самолет, через 4 минуты после взлета. Оказалось, нюрбинский Ан-12, шел из Новосибирска на Мирный, подсаживался у нас на дозаправку. Упал он в лес, 13 человек погибло. Ломаем головы: либо обледенение и клевок (как раз проходили снежные заряды, а температура около ноля), либо отвалилось крыло, ибо машине уже 30 лет, а была болтанка. Подобные же Ан-10 сняли с эксплуатации именно по этой причине: крыло навешивается на нескольких мощных узлах, а металл, к сожалению, устает; была катастрофа. Экипаж ничего сообщить не успел. Ну, расшифруют. 20.11. Полет на Комсомольск в составе родного экипажа прошел с удовольствием. Бразды я отдал Коле, он прекрасно справился со сложным заходом, пронзил тонкий слой облачности, повисшей от 200 до 150 метров, и прилично сел… традиционно левее оси. Обратно летел он же, выполнил очень точное снижение с прямой и шел до ВПР безукоризненно. А у земли не учел выхолаживания, оставил повышенную скорость, пошел по строго продолженной глиссаде и засвистел над полосой на малом газе: 500, 700, 900 метров, километр, полтора… Он все по миллиметру добирал, а машина все висела, а полоса утекала под крыло. Экипаж ржал. Потом я сказал: ну что ж, роняй, а то и по второй РД не срулим. Коля со вздохом мягко сронил, потом на пределе тормозил; я держался руками за семенники и ждал: хватит ли тормозов до 2-й РД. Хватило, впритык. Ну что: типичная методика перелета пупка в Норильске, как рекомендует специалист Ф. При упоминании этой фамилии Колю скорчило. Ничего, это тебе не с кем попало летать. Поработаем. Записал я Коле проверку, у него срок кончился. Конечно, волк, но пороть его надо постоянно; потом, в капитанах, само придет чувство неудовлетворенности собой, которое всегда подстегивает самолюбие мастера. 26.11. Взлетали в Красноярске – после отрыва загудел АУАСП, загорелась перед глазами красная лампочка: закритический угол атаки, сейчас свалимся! Вцепился в штурвал, зажал: никаких резких движений! У чем дело? Скорость? В норме. Тангаж? В норме. Обороты? Взлетные. Закрылки? Выпущены на 28. Ага, понял: завалился красный сектор критических углов, аж за стрелку текущего угла атаки. Отказ прибора. Продолжили взлет. Пока убирались

закрылки, сектор гулял, периодически гудела сигнализация, мигала лампочка; потом сектор заклинился на цифре 7 – и так до самого снижения. На снижении прибор заработал нормально. Ну, отписались. Так вдобавок же, отказал еще мой высотомер. По нему в предыдущем полете было замечание, регулировали, а у меня на эшелоне он показывал аккурат на 500 м выше – точно встречный эшелон. Пишется-то высота с правого, но земля по вторичной локации видит высоту именно с левого. Короче, весь полет предупреждали землю, чтобы за нами следили. Оборачивается, привезли мы сменному экипажу дефект. Рейс задержали, ну, наверно, сделали, раз экипаж не вернулся в профилакторий. Мелочь, а на нервы действует. В конторе вывесили бумажку: о сокращении летного состава. Критерии профессионализма, влияющие на наши судьбы, таковы: Высшее образование: МАИ, КИИГА, Рижский институт инженеров ГА, Академия. Класс. Ну, у нас практически все командиры - пилоты первого класса. Допуск за границу. Знание английского, обязательный допуск. Работа без штурмана, допуск. Инструкторский допуск. Кстати, дает меньше всего очков. Короче, летать будут импортные эскадрильи, а нашу, расейскую, готовят к сокращению. Часть стариков удалось уговорить уйти, за какую-то там компенсацию. Часть списали по диагнозам. И набралось столько, что пока больше никого сокращать и нет нужды. А до осени еще целый год. По эти критериям я, конечно, не профессионал. Но ни грамма не жалею о том, что не имею вузовского образования, не летаю за рубеж и не имею бумажки, удостоверяющей, что я могу при случае работать на английском; особенно же – что не летаю без штурмана. И я, и все вокруг меня, и вокруг таких же как я, – мы все понимаем, что другого пути сократить летный состав нет. Ну не скажешь же всем, что Солодун, мол, – авторитет, а значит, его сокращать не надо. Хотя он тоже не имеет высшего образования и не знает английского. А кое у кого и два высших образования, а делает мертвую петлю на ровном месте… но все бумажки он собрал вовремя, да что там – заранее собрал; попробуй его сократи. Естественно, тех, кто останется после сокращения, заставят работать втрое больше, а платить станут за счет сокращенных, и не в три, а дай бог, чтобы в полтора раза больше. И это тоже правильно, хотя голодному абсолютно все равно, одну, полторы или три крошки ему дадут на обед. Абрамович же таким образом подправит свои финансовые дела, хотя, по сути, это будет только видимость перемен. Работы за рубежом не станет, и те же обладатели заветных допусков будут летать по тем же Полярным, без английского, но – с высшим интегральным образованием. Работа будет потихоньку

глохнуть, авиакомпания – влачить жалкое существование и потихоньку хиреть. Если бы правители захотели разом обвалить работу авиации, то достаточно было бы пообещать пенсию 2 тысячи, и разок ее выплатить, – дешевле бы обошлось. Потом, через пару лет, уже вряд ли какой дурак бы поверил, а сейчас еще верят. И разбежался бы весь аэрофлот. Поехали сегодня на тренажер – сунули мужикам бутылку и поехали домой. Ни нам, ни им этот тренаж на раздолбанном железе не нужен. И нам, и им, – по фигу. В каждом полете у нас и так ребусы. И, кстати, ситуации жизнь подсовывает совершенно не похожие на те, выдуманные в кабинетах, теоретические, что заложены в программу тренажера. Об Ан-12 ничего пока не слышно, кроме того, что отказали два левых двигателя. Во всяком случае, в момент удара они не работали. Может, и правда, оторвало крыло? Но больше грешат на другое: взлет самолета, покрытого мокрым снегом, – и прямо в снежный заряд. Раскручивают, обливали ли самолет гамырой перед запуском. Дело в том, что у них там свои техники были на борту, они и готовили самолет, чтобы не платить нашим службам. Могли и сэкономить на дорогостоящей «Арктике», обойтись горячей водой, или вовсе не облить, а так… Первый раз, что ли: на разбеге, мол, сорвет снег. А он мокрый: прилип и сразу замерз. А «Фантомас» обледенения боится. И вот уже у нас проводят занятия по предотвращению взлета на обледеневшем самолете. Все ясно. 2.12. Какой-то придурок в министерстве так пекся об нас, сирых, что и совсем одурел, пекясь. Анализируем тут, понимаешь… Короче, надо ежемесячно теперь подтверждать свой минимум ОСП, а кто не смог, тому его повышают до 1,5 ОСП, т.е. со 120/1800 поднимают аж до 180/2700. Где ж той погоды набраться, чтоб зайти зимой. Подлетаем к Полярному; миллион на миллион по прогнозу, а на снижении дают снег 2500. У меня как раз 1,5 ОСП, вроде не проходит (но в Полярном об этом не знают), и надо, как требует придурок, уходить на запасной в Мирный. Это в декабре, в антициклоне, наблюдателю что-то померещилось, и он дает 2500, буквально на пять минут. Ну, зашел я и сел. Конечно, выполнял заход строго через привод и по схеме, в поздних сумерках, и 3-й подальше на всякий случай, чтобы ж подкрасться издалека; на третьем развороте видимость была вообще 50 км. Ветер дул на кругу справа, а от ДПРМ резко подул слева. Но мы начеку; правда, пришлось взять угол выхода аж 30 градусов на 5 секунд, и то, только после того, как впереди засветилось пятно: справа, на перроне, мачта с прожекторами; левее, левее держи, Вася… ага, вот и тусклые огоньки полосы, вот и инверсия… режим 78, 75, 74, – и на газочке, крадучись, вполз на торец. Убедился, что чешу над

бетоном, но до знаков чуть не дотяну… мягко упал в 150 метрах за торцом, что и требовалось, и только тогда убрал газ и покатился. При уборке реверса резко потащило влево – полная правая нога, до упора, с тормозом! – есть, выровнял и покатился, чуть не по обочине. Пока то да се, проехал мимо РД, чуть-чуть не хватило, чтобы сразу срулить; ну, развернулся в кармане. И не запишешь сложный заход: сложным-то считается 200/2000, а тут 2500, а мне лично, согласно этому указанию, разрешается вообще только 2700. Плюнул… пошли вы все, козлы министерские. Как же я подтвержу, если заход по минимуму 1,5 ОСП – не сложный. Надо искать погоду 200/2000, да с проверяющим, да именно по ОСП. А мы везде заходим по ИЛС; у меня по ИЛС минимум 60/800. Дурдом. Палки в колеса. Конечно, угол выхода 30 при заходе по ОСП – это, в общем, не очень грамотно. Но в данных конкретных условиях я видел слева в 150 м впереди домик дальнего привода и смело сделал практически S-образный маневр, в процессе которого увидел огни, оценил их происхождение, что это же освещенный перрон, а потом зацепился взглядом уже за огни полосы. Если бы действительно была плохая погода, прошел бы дальний правее и аккуратно вышел бы на ближний. Или уж ушел бы на второй круг. А про несимметричное выключение реверсов мы дома записали. 8.12. Вчера слетали в Норильск. Вторым был Игорь Покинсоха, потомственный летчик, очень организованный, от зубов все отскакивает, но летает на «Ту» всего два года, а уж как им у нас дают летать… Есть шероховатости, но видна и хватка, тем более что летал и на Ан-2, и на «элке», и на Ан-24, и на Ан-26. Туда я, товар лицом. Погода звенела, но пупок я таки перелетел, хоть и норовил протянуть. Машина вроде т

яжелая, скорость чуть больше, правда, инверсия тоже присутствовала. Я боялся просадки и дал команду: «78, 75, пла-авно малый газ». Валера и стащил газы пла-авно… уже за пупком. Но посадка мягкая, мечта специалиста Ф. Обратно вез Игорь. Чуть передрал тангаж на взлете… не ожидал инверсии… скорость замерла на 320. Высота 150, 200, 250… прёт, а не разгоняется! Пришлось чуть ткнуть; дальше все в норме, и набор по 33 м/сек он выполнил отлично. Заход дома получился чуть корявый. Машина шла все выше глиссады, я все тыкал: директор, директор! Оказалось, у него на приборе директор глиссады стоит ниже, чем у меня, и он все подтягивал на себя, а я тыкал его, пока он не сравнил показания наших приборов и не сказал мне. А мне, волку позорному, это и в голову не пришло. Но и ему, не мальчику, но мужу, не грех было бы обратить внимание на вариометр, который на глиссаде устойчиво показывал 2 м/сек при положенных 3,5.

Потом, догоняя глиссаду, держали 5. Короче, на пустой машине с задней центровкой, по продолженной глиссаде, прошли торец на скорости 250 (и то, большая!), поставили малый газ, повисли, и я стал подсказывать обычное: жми-жми, прижимай ее, видишь – не хочет… Игорь добросовестно стал откровенно тыкать ее штурвалом, но осторожненько, и таки дотыкал, и мя-агко так приземлил. Молодец. Аж сам удивился, но и убедился, что и давя от себя, можно машину мягко, на 1,15, посадить. Ничего. Будут из него люди. Полетал бы со мной пару месяцев. Изменения в конторе. Ну, кое-кто ушел на пенсию. Саша Бреславский, что все не мог поверить в то, что ему уже 60, а капитаном летать в таком возрасте по закону нельзя; Валера Подгорный ушел по здоровью; Казанцев в 62 года ушел сам, чтоб нервы не трепать. Короче, набралась норма сокращаемых. Володя Ш., битый-правленый, поротый-перепоротый командир, на предложение уйти на пенсию в 58 лет, сделал непристойный жест: вот вам, а не на пенсию! Я свое дело худо-бедно делаю, пока есть здоровье, буду и дальше делать; я еще дождусь, когда и вас тут к едрене фене посокращают, дождусь, а потом уйду. И молодец. Самая главная новость. Лукича ушли, новое руководство компании долго подбирало кандидатуру летного директора, которая устраивала бы всех. Устроила всех кандидатура нашего специалиста Ф. Мне-то от этого что. У нас старейший пилот – Савинов, 60 лет; он скоро уйдет; за ним идет Солодун, 59 лет; за ним Володя Ш. За ними иду я. Нет, однако, Боря Якушев, он меня на год старше. Но мы уже древние старики, нас не трогают, и спасибо. Короче, я в отряде по возрасту пятый. И веселиться по этому поводу что-то не хочется. 22.12. Коля Евдокимов, сделав с нами один рейс, был отправлен в отпуск, а тут подвернулись курсы английского языка, он ушел учиться до весны. Звонил, извинялся. Ну да Игорь Покинсоха хорошо летает. Бывший капитан Ан-26, рука набита. Пускай теперь летает он. Я даю ему предостаточно. А Коле с нами уже делать нечего, только баловать меня отдыхом в полете. Пусть учит свой инглиш, и пусть ему это поможет в летной судьбе. Да еще повезло бы мне ввести его в строй… 22.02. 1999 г. Инфляция заставляет людей метаться, цены скачут. Сергей Мещанинов имеет какую-то хибарку, а на новую квартиру денег не хватает. Он боится продавать старую, чтобы не остаться совсем без жилья. Одалживает, у кого может, чтобы все-таки купить новую, потом продать старую и рассчитаться с долгами. Валера Евневич все-таки успел купить себе двухкомнатную, но нужен ремонт; хочет продать машину. Ну, хоть крыша над головой есть. Мы бы тоже хотели купить квартиру детям, но лишних денег нет. Я отлетал тренажер, где Булах дал нам тренировку по самую защелку,

наконец-то слетал с Пиляевым в Москву и разговелся после отпуска, неплохо. В Москве узнали, что наконец-то Совет Федерации утвердил пенсию летному составу. Это, с учетом северного коэффициента, мне выйдет около двух тысяч. Где-то к осени, видимо, придут на места конкретные бумаги. Не верится. Обманут. Все равно нае… У нас без этого никак. Конечно, 2 тысячи пенсия – зачем летать. Мне вот за январь начислили 1800, ну, правда, болел. На лето обещают нам много работы в командировках, и придут к нам первые два Ту-204. Был разбор летного комплекса, где выступил Абрамович и рассказал нам о перспективах. Это лето – решающее: либо мы осилим объем работ, в 1,7 раза больший, чем в прошлом году, либо пролетим. Зарплату обещает увеличить с марта на 12 процентов. А тут эта пенсия. Народ ведь побежит. С кем тогда осваивать эти объемы? Либо надо хоть вдвое увеличить зарплату, тогда еще можно подумать. А 12 процентов – это капля в море. Но Абрамович сказал: больше не ждите, надо жить по средствам. Сел в свой «Мерседес-600» и укатил. На этом разборе мне вручили знак «Отличник воздушного транспорта». Надя рада, как ребенок. Ну, теперь можно оформить «Ветерана труда», с его нищенскими льготами. Если бы эта новая пенсия точно была с завтрашнего дня, то завтра же и написал бы заявление. Нет смысла убивать лето за 3,5 лимона в месяц, пропивая при этом полтора в командировках. Да еще как представлю, что мне предстоит вынести на очередной медкомиссии… Какой смысл? 23.02. В раздумьях. Вчера зашел в эскадрилью, как положено, поставил литр хорошей водки, да коньячок впридачу, обмыть награду; поблагодарил за честь. Всю летную жизнь я сомневался, как же ко мне относятся на работе, не держат ли за дурачка, блаженненького и пр. Да нет, выходит, что вот таких, как я, как раз и уважают. Ну да чего уж теперь сомневаться. Оглянувшись, я что-то не вижу, за какие проступки или черты характера меня не уважали бы в коллективе, да и начальство. Савинов говорит, что на пенсию не побегут. Из стариков, кому за 55, все ушли, остались единицы, они зубами будут держаться. И нет смысла повышать зарплату. А Витя Мисак и целая когорта его ровесников? Им, пятидесятилетним, какой резон рвать анус все лето за 4 лимона в месяц? Неужели им здоровья не жалко? К 50 годам многие начинают подгонять медицинские параметры, пожирая горстями таблетки… одно лечат другое калечат. Я сам такой. Потом уйдешь на пенсию и справедливо получишь кучу болячек. Уходить надо вовремя, до таблеток. А тут у меня комиссия. И надо снова пить проклятые таблетки. Проходить? Не проходить? Взять отпуск до мая? Или увязнуть в той комиссии с

анализами, тянуть, тянуть и дотянуть до мая? Какие-то тормоза во мне отпустились, с этой пенсией. Летать не хочу. Здоровье явно не то. Желудок, кишечник, печень, поджелудочная, суставы, – все протестует. На хрена мне это надо. А зрение? А романтика? Да-да. В 55 лет – самая-то романтика и есть. Одно дело – думать, на какую проходную на старости устраиваться, другое – знать, что и так проживешь, что хватит, что кусок хлеба с маслом будет всегда… И – свобода! Свобода от полетов… Раздумья, сомнения… не решусь. 15.03. Слетали в Москву: второй пилот проверялся на 2-й класс. Мне пришлось сидеть на стульчике и наблюдать, как молодой, только что научившийся летать на «Тушке» проверяющий из управления корячился в сложных условиях, пытаясь все же проверить второго пилота. Пару раз из-за спины мне пришлось подсказать им, видя, что на четвертом развороте потеряли же высоту с 400 до 330 м; потом, уже где-то на 100 м, полезли выше глиссады, о чем я успел вовремя предупредить. Ну, где-то к ВПР все стрелки с трудом были собраны в кучу. Сели прилично, даже пассажиры хлопали. Обратно дома был заход с прямой; худо-бедно справились. Ну, записал человек проверку Олегу, с тем и расстались. Вводил проверяющего в строй, кстати, Солодун, по почерку видно. Ну, сразу с «элки» и на «Тушку» – это непросто, а тут еще и инструкторский допуск. Будет стараться – научится. Ну, а Олег летает чуть лучше пресловутого Ч. Того беднягу мучили-мучили и, наконец, сократили; этот со мной пока летает, даю в меру. Если я с Ч. еще старался, пытался набить ему руку, то с Олегом уже особо не стремлюсь. Это люди с замедленной реакцией, старательные, исполнительные… но обреченные быть вечными вторыми пилотами. Попадет к хорошему капитану – будет летать под диктовку, будет хороший помощник. С годами, только с годами, может, выработается стереотип и какое-то предвидение ситуации, позволяющее в спокойных условиях спокойно летать. Такие даже вводятся потом командирами… но боже упаси их от нестандартных моментов в первые 2-3 года. Там, где нужна реакция, этим ребятам нечего делать; тут нужен опытнейший второй пилот рядом. Процент такой. 18.03. Старательно лечусь от гастрита. Во рту от лекарств мерзко. А тут еще давит под ребром; Оксана подозревает панкреатит. А тут эта годовая комиссия Как только появится возможность реально получать эти 2176 рублей пенсии, немедленно уйду. Все, Вася, отъел ты шашлыки. Теперь чревоугодие отходит в прошлое. Пока не загнал желудок, придется сидеть на постной диете. Кончились пиво и газировка, не говоря уже о спиртном. И вкалывать так, как будто за тобой гонятся, не надо. По сути, весь полет мой проходит как бы мимо

меня. Мое дело – организовать подготовку, озадачить экипаж, чтоб все забегали, а самому зайти поболтать с синоптиками, рассказать им, какая погода меня ждет по маршруту (всегда удивляются, что капитан разбирается сам в метеорологии), принять решение и идти на самолет. Ну, вырулить, взлететь, нажать кнопки на автопилоте, да диктором еще поработать. Потом либо читаю, либо думаю. Время до снижения проходит незаметно. Опять немножко кручу колесико на автопилоте, немножко считаю в уме вертикальную скорость, отключаю автопилот и двадцать секунд пилотирую. Вот и вся работа. И то: это все в один конец. А второй полет я лишь наблюдаю. Как в раю. Ну, там, подскажешь. Может, этот вот Норильск и был последним моим полетом. Ну и что. Прощания Олега с конем не будет. Романтика кончилась. В полете подают горячий завтрак. Шпроты, копчености, сало, колбаса, жаренная по заказу курица, соленые маслины, маринованные огурцы, кетчуп, горчица, кофе. С гастритом – самый раз. Да минералка, «Кока-Кола», «Фанта». Жрать-то за штурвалом хочется, вот и лопаешь все подряд… потом загибаешься. И это все предстоит мне летом, ночами, три месяца. Ну, пять тысяч буду получать. Да провались оно. 26.03. Слетали с молодым, только что вступившим в должность инспектором Костей Д. Задание на полет неофициально формулировалось так: обкатать старому волку Ершову молодого инструктора с правого сиденья. Он только что с инструкторских курсов; ну, пару первых самостоятельных полетов справа сделал, еще с креном садится, еще трудно ему, в чем он мне искренне и признался. Ну, летай на здоровье, а я погляжу. Посмотрел я со стороны. А что: профессионал. Все получается, свой почерк; и то: работал дважды в Иране. И на «эмке» он налетал, пожалуй, больше чем я; мне-то большею частью пришлось на «бешках», да мне и хорошо: удобнее учить молодежь рулить. С трепетом в голосе он испросил замечания, по горячим следам: ему, мол, очень важно знать именно мнение Ершова. Гляжу, аж лоб у него мокрый… Парень не зря старался показать товар лицом; это мне так знакомо… Похвалил. Ну, пара шероховатостей, крен там на посадке, это пройдет через пару полетов. А так – не стыдно никому глядеть в глаза: действительно, профессионал. Выходит, и правда, Ершов для сорокалетних – безусловный авторитет. И еще ж летает Солодун, это уж вообще Мастер от Бога. Школа. В Минводах на перроне зашли на экскурсию в Ту-204. Без малейшего интереса смотрел я на слепые экраны на приборной доске, на сотни кнопок, кнопок, кнопок, на этот несерьезный, самокатного вида штурвальчик… Все прошло. Летайте вы на этом… сами. Как по телевизору. Я – старик, с морщинистой шеей,

с обвисшими щеками; у меня на это… не стоит. Я сейчас взгромозжусь на свою родимую «Тушку», упаду в кресло, возьмусь за рога, да и поеду себе… потише-потише. Кстати, у Ту-154 число «М» на эшелоне 0,85-0,88, а у Ту-204 всего 0,83. Да и все это… Может, вчера я сделал свой последний полет. Так хорошо, спокойно слетали. Мальчик крутил, я наблюдал: вот смена, хорошая, думающая, энергичная смена. Я в таких вот мальчиков вложил всю душу – и я ли один! А уже ходят разговоры, что Савинова за столом комэски сменит надежнейший Саша Чекин. Что мне еще надо? И Колю введут, и Андрюшу Гайера – тот уж на этом… «телевизоре» точно будет капитан. Сколько их прошло через мои руки, а еще больше – через руки Славы Солодуна, Сереги Пиляева, Валеры Ковалева, Игоря Гагальчи, Гены Ерохина, Вадима Мехова, – да мы, старые волки, все им отдали. А сколько штурманят молоденьких, еще стажерами, на последнем курсе, натаскивал Витя Гришанин, вися над ними как коршун весь полет. И какие теперь штурмана: Тарас Басанский уже сам инструктор, Максим Кушнер… да не упомнишь их. Мелькнет знакомое вроде лицо: здравствуйте, Виктор Филаретыч! Приветствую, Василь Василич! Кто такой – понятия не имею, уже забыл… где-то же вместе летали. Ой, да я вам так благодарен за тот случай – помните? Какое там… забыл… Много вас, ребятки; ну, где-то помог – и слава богу. А ты ж потом отдай долг – уже своему ученику… если будут они, ученики, если все не развалится, когда очередные ельцины, матвиенки, кириенки, чубайсы и прочие шахраи объявят следующий дефолт… себе в карман. Дело-то, ремесло-то, на каждом рабочем месте, – не чубайсы же делают, а Пиляевы, Гришанины, чернорабочие, ездовые псы. Они безропотно тянут лямку и молодых научают тянуть. Я-то еще ною; они молчат. Мы, терпеливые псы, тянем Дело; каюры, вроде той Матвиенко или Сысуева, сидят верхом и руками водят. А Дело рушится. И вся Россия разбредается кто куда, и каждый, кому не лень, трахает ее под забором за очередной транш соломы. Нет, обозлюсь и книгу напишу. Про ездовых псов небесных. Никто ж не знает, какова изнутри наша работа. 29.03. Иногда перечитываю свои записи, пытаюсь найти в них проявленную временем натужность или фальшь – и не нахожу. Всё правда. А такие удачные тетради как «Экипаж» – хоть сейчас бери и публикуй. Единственно над чем улыбнешься – это восторги, наивняк. Но ведь все это было. А теперь этого всего нет. И не до улыбок. 31.03. Биохимия прошла. Как это просто. Зашел в лабораторию, помялся: есть просьба… Понятно, идите и не беспокойтесь. Презент взят. И анализ в норме. Сдал с утра и остальные анализы, не такие важные. В обед поеду, узнаю и решу,

что делать дальше. Всё: анализы прошли. С ходу сделал ортостатическую пробу и спирографию. Завтра РЭГ. Послезавтра велосипед. Останутся УЗИ, психолог, аллерголог, ну и что еще прицепят. Кардиограмма уже просрочена; ну, сделаю еще. Главное, комиссия пошла! 1.04. РЭГ с положительной динамикой, как, впрочем, и вчерашняя спирография. Отношение медиков самое что ни на есть благоприятное. Тут же заскочил к стоматологу, через сорок пять секунд выскочил, помчался на аудиограмму. По три процедуры в день – не слишком ли жирно? Нам ведь оплачивают по среднему целых 15 дней комиссии. Но я на этом наживаться не собираюсь; если б можно было, то за день всех бы обежал… как, впрочем, и делается в цивилизованном мире. Завтра с утра кручу велосипед, готовлюсь на УЗИ, может, поймаю психолога. Пошла, пошла комиссия! Встретил в санчасти Савинова: что – годовая? Он грустно махнул рукой: я… наверно… совсем… Так, зубы зашел полечить. Эх… жалко. Как бы кто ни обижался на характер Савинова, да те же Репин и Бабаев, но я в его эскадрилье проработал долгие годы – и ни разу в конфликте, да даже в трениях, не был. Это – Мастер, грамотный, умелый, спокойный, властный, и на своем он месте был. Жаль, жаль, что уходит, но… не век же летать. Он ко мне всегда относился с уважением, и большая доля моего авторитета, видимо, поддерживается его мнением… не знаю. Все мы стареем. И летать еще хочется, и жизнь уходит; а себе так и не принадлежишь. 2.04. С картинками, но велосипед открутил. Пульс колотил в покое 120, пришлось долго ждать; спасибо, доктора отнеслись по-человечески. Потом, с остановками, с сидением на корточках, как-то втиснули в норму. Чего боялся? Сам не знаю. Всего. С лету пошел к психологу, еще руки дрожали после нагрузки; тем не менее, выдал результат выше среднего. Зашел к невропатологу, минут сорок беседовали, вернее, я выслушивал ее монолог. Ну, отпустила с миром. Сложный, но интересный человек. Потом к хирургу – естественно, назначила снимок. Осталась справка от аллерголога, потом обойти снова врачей. И такая вдруг навалилась усталость. Выпить бы, так нельзя, терплю. Все-таки нервное напряжение велико. Кто-то скажет: вот это напряжение и держит тебя в форме, а спадет – умрешь. А я бы так бросил все и хоть годик пожил без тревог. 5.04. С утра отпросился с занятий к ВЛП и помчался к Рае на снимок. Привез его, еще тепленький, дождался хирурга. Прочитала она Раино описание и опечалилась: надо на консультацию к нейрохирургу. Формальность, понимаете, нужно веское слово узкого специалиста… Ага. Обтекатель тебе на жопу нужен. А я завтра убью день в краевой больнице, в очередях. Ну да заодно как-то попытаюсь пробиться к аллергологу. Хотя, по

закону подлости, тот работает с утра, а та – с обеда. Народищу полно. Надо еще найти страховой полис, взять паспорт и – в очередь, в очередь, сукины дети… Поймала меня в коридоре Галина Степановна, рассыпалась в комплиментах и извинениях, что, мол, не обидела ли меня чем в той беседе-монологе. Рассмотрели мы с нею снимки, она тщательнейше меня проконсультировала, – это ведь была ее прерогатива много лет, и только недавно остеохондроз перешел в ведение хирурга… Никто эту бабу не любит: вечно ее нет на месте, часами ждут, а дождешься – обсыплет сюрпризами, как вот меня. Ну, Галина Степановна успокоила, что ничего страшного нет. С этими сюрпризами – как же не будет пульс 120 колотить. От всех ждешь пакости. Еще же и окулист может что-нибудь подкинуть: я стал явно хуже видеть левым глазом. Еще ж хирургу и непосредственно на осмотре может что-нибудь не понравиться. Ну да надо вытерпеть. И даже если бы пенсия уже лежала в кармане, трястись перед врачами все равно будешь. Хотя… чего бояться-то. Это все – только отклонения от нормы. А у Раи в онкологии вон поглядел на обреченных… 7.04. Получил хлебную карточку, продлил пилотское, смотался в Емельяново, поставил печать, сходил в баню, напарился, нанырялся в ледяной бассейн, выпил вредную при гастрите, но такую желанную бутылку пива, – и жизнь потекла по спокойному старому руслу. Впереди две Москвы, тренажер с Колей, предварительная подготовка – и в отпуск. А на улице тепло… 12.04. Окунев, молодой, способный капитан успевший и на ДС-10 полетать, и на мир поглядеть, рассказал мне, что на Западе большинство летчиков после 45 лет летают в очках – на шее, на шнурочке висят. Изящная авиагарнитура на голове не мешает их надевать и снимать при нужде. Не то что наши наушники сталинских времен. И летают до 65 лет, причем, до 60 – с правом активного пилотирования, а после – вроде как бортинженером. И пожелание: летай, Василич, до упора… и дифирамбы. Да я разве против. Только тот, западный летчик, дергает очки на ВПР за десять тысяч баксов, а я, значит, за двести. У него пенсия 7 500 зеленых, а у меня 90. Он медкомиссию проходит за час, а я за два месяца до того начинаю дергаться, колоть и пить всякую дрянь. Нет, это бесполезный спор. Я давно, заранее, планомерно, готовлю себя к уходу на землю, и если летом надумаю уйти, то это для меня трагедией не будет. 14.04. В Москву слетали хорошо. Везли туда начальника управления Осипова, поболтали в кабине; ну, товар лицом, строго по расписанию, красиво. Да он меня знает давным-давно: в одном же отряде у Медведева работали. Назад везли экипаж Жени Сысоева, тоже старались. Паше Коваленко досталась

посадочка в хорошую болтанку, я настоял, чтоб заходил в автомате до ВПР; на 60 м он отключил САУ, я зажал управление, чтоб он не дернулся и не сбил подобранный курс. Хлопнулись, едва поставив малый газ, ну, где-то 1,15, – это при ветре под 45 до 17 м/сек. Он так ничего и не понял – и не надо. Станет капитаном – поймет. Филаретыч молодец: как дал расчетное время прибытия, что туда, что обратно, – точно, минута в минуту. Фирма. 5.05. Списали Солодуна. Тянули-тянули, но, видать, уж дальше некуда: он совсем глухой. Да и возраст: ему доходит 60. Грустно. Остались мы с Володей Ш., старики. Когда-то я завидовал старикам и даже не мечтал о том, что доживу в авиации до преклонных лет. Оглянуться не успел, как сам, того и гляди, попаду под списание. Но, как и в молодости, и в зрелости, и сейчас, – не чувствую себя я мэтром. Понимаю, что авторитет, что уважают меня все, но мэтр… нет, я так и остался рядовым вожаком упряжки. Какой след оставил в авиации Вячеслав Васильевич Солодун? Школу. Все лучшее, что отобрано и копилось годами из опыта красноярской авиации, это все освоено, интерпретировано и вдолблено в известное количество пилотских мозгов, чтобы говорить о школе. Обо всем этом я достаточно распространялся выше. Солодун пропахал в небе не одну борозду и оставил след в сердцах многих капитанов, хотя у нас об этом как-то не принято говорить. Но государству на школу Солодуна плевать. Солодун из тех людей, которые отлично могут работать на любом месте; ну его судьбой оказалась авиация. Такими людьми держится государство во все времена. Ну а нынче мы все вместе, кучей падаем: и государство, и с ним все солодуны, ершовы, гришанины… Филаретыч первым узнал и первым позвонил мне, зная, с какой благодарностью я отношусь к нашему скромнейшему Учителю. Сам же Филаретыч с тоской считает оставшиеся дни отпуска и готовится к лету как к броску на амбразуру, с этими грозами… с этими командировками… 17.05. Был в эскадрилье, поговорил с Володей Менским насчет Коли. Тот меня успокоил, что да, Коля полетает со мной; вводить потребуется несколько командиров, и, скорее всего, Колю буду вводить я. Саша Чекин в новой должности пока присматривается и следует советам опытного Менского. Встретил Андрюшу Гайера – только что из Ульяновска: переучился на Ту-204. С горящими глазами он два часа воспевал мне прелести новой машины, а я завидовал ему чуть не до слез: моя жизнь в авиации прошла, и мне уж не доведется попробовать летать «по телевизору». Но счастлив тем, что ученикам моим открылась дорога. 24.05. Позвонил Менский. Послезавтра назначен облет машины, а это редкая возможность аэродромной тренировки. Летать будет

Мехов, он оттренирует с левого сиденья Колю Евдокимова, но сначала нам с Колей надо отлетать на тренажере. Завтра съездим. Ну, слава богу, дело сдвинулось. 25.05. Съездили на тренажер, договорились с Федоровичем, заехали в эскадрилью и оформили задания на тренировку. Зашел летный директор и объяснил мне, что Коля, так сказать, в горячем резерве, т.е. я его откатаю, и он останется на левом кресле, пока не откроется вакансия. А так как у нас в эскадрилье вакансий больше всего, то думаю, мы откатаем программу, и сразу появится место. Да мы согласны хоть год так летать. С 1 июня меня запланируют на тренажер, там мы уж без дураков отлетаем то, что уже записано у Федоровича вчерашним и сегодняшним днями. Облет машины не ждет, приходится формально, чуточку нарушать. Потом со мной слетает Саша Чекин, проверит, не забыл ли я навыки с правого сиденья и допустит возить Колю. За два месяца надо отлетать 100 часов. Кого выбрать вторым пилотом. Я хотел бы надежного Доминяка, но он уже занят, а из свободных Менский предложил Карнаушенко, тоже потомственного летчика, с чьим отцом, Владимиром Григорьевичем, прекрасным командиром, я летал вторым еще на Ил-18. И о сыне его отзывы хорошие. Кровь – великое дело. Полетань летом предстоит веселая. К примеру, такой рейс. Летишь в Ростов, там четверо суток отдыхаешь; потом через Новосибирск в Иркутск, там тоже отдых; потом в Сочи, там сидишь два дня; потом домой. Мне вот уже намечается рейс: Полярный-Новосибирск-Ростов, там отдых, и тем же колесом домой. Это еще по-божески. Короче, портфель в угол, а вместо него на плечо неподъемную сумку, а в ней – и плавки, и свитер, и кипятильник, и аптечка, и консервы… На все случаи жизни. 28.05. Вчера по телевидению выступил Абрамович. Он сказал, что Красноярск перестает быть базовым аэропортом. Вся работа будет вестись из пяти крупных городов: Иркутск, Омск, Самара, Новосибирск, Норильск. Короче, таков нынче авиабизнес. Для нас же это означает собачью жизнь, неустроенность и безрежимье на старости лет. Все старики с нетерпением ждут пенсии, чтобы плюнуть и уйти. По пенсии же пришло разъяснение, что утрясать будут до осени. Значит, до весны точно. Но Колю я таки введу. 7.06. В субботу летали в Полярный. Чекин должен был проверить меня и подтвердить допуск к правому сиденью. Но, мучаясь вопросами нравственно-этического порядка, он предложил мне посидеть у них за спиной (вы, мол, еще вот так налетаетесь вместе), а сам слетал с Колей. И то: должен же комэска увидеть воочию, каков в деле хваленый командир-стажер. Я же коршуном висел над обоими, и весь полет не покидало острое чувство: я вам отец, вы мне дети… ребятки, не пустите же пузыря, сделайте ЭТО

красиво! Слушал реплики Саши – да это же всё мои слова, это же слова Солодуна… Но изнутри так и подпирало: еще чуть подсказать, вот здесь, и здесь тоже… В Полярном карман на полосе коварный – кто же лучше меня это знает… давай глубже, глубже, вот теперь пошел в разворот, с газком, с подтормаживанием внутренней ноги, так, так… и поймал себя на мысли: Вася, справа сидит твой начальник, командир эскадрильи, он что – хуже тебя? Каково ему? Заткнись же, за спинами сидя. Ты уже давно Чекину не указ. Но весь полет прошел явственно под давлением моего авторитета. Думаю, Саша еще долго будет стараться избегать таких вот проверок моего мастерства; проще отдать это Пиляеву. Ну, Коля, естественно, старался. И хотя в самом первом полете чуть и присадил в Полярном, 1,3, но дома уж притер. На перроне Полярного сложная схема заруливания, мимо мачты освещения, между колонками, разворотом под 225 градусов. Как мы ни тянули Колю, чтоб хвост доволок до разметки, он таки зарулил левее метр. Вышли, предложили Коле посмотреть на свой позор, и Саша, словами еще Солодуна, объяснил Коле то, что я ему растолковал шесть лет назад: не только передние колеса должны стоять на осевой, а как глянешь вдоль фюзеляжа, все антенны на брюхе должны быть как из пушки прострелены вдоль разметки. А то Коля не знает. Поработаем. А пока я между делом написал Коле шпаргалку, еще словами Солодуна, что и где ему, теперь уже командиру, по технологии говорить. Школа есть школа. Филаретыч с другой стороны долбит. Началась муштра: из щенка, пусть и волчьей породы, куем настоящего, матерого волка. Валера Евневич прикрывает спину, ухмыляется сзади. Они с Колей подружились. Хороший должен получиться экипаж. 27.06. Абрамович работы нахватал. Экипажи не вылезают из командировок, вкалывая за гроши: 32 рубля за час полета капитану. За налет саннормы, правда, без оклада, получается 2200, это на 40 кг мяса. Прошел годовую комиссию и тут же умер от инфаркта штурман Эдик Р., не дожив до 50 лет. Отвыкли мы от безрежимья. А тут через день-два смена часовых поясов до 7 часов. Едва выбьешься из одного режима, тут же вынужден приспосабливаться к другому. Да что говорить: после четырехдневной Анапы, едва привык, как тут же загремел во Владик и застрял там из-за нехватки топлива. Обещалось сидение до 1 числа, но наш представитель договорился с Хабаровском, и мы подсели там на дозаправку. Громадный аэропорт был пуст как барабан, на стоянках гнили заброшенные Ил-62, в вокзале вакуум, в АДП тишина, и такое ощущение было, что всё зарастает бурьяном. Коля отлетал половину программы без сучка и

задоринки. Посадки одна в одну, придраться можно разве что к быстрому рулению; короче, полируем нюансы. Дай бог иным командирам так летать, как мой стажер. Но – порем для порядку за всё, чтоб не зазнавался. В июне налетали 60 часов, но еще не вечер, и завтра могут подкинуть еще рейсик. Особой усталости пока нет, но сон стал поверхностным, пульс в покое учащен до 76, вонючий пот по утрам, – верные признаки работы на износ. Однако для меня это не значит, что надо валяться и отдыхать. Нервный подъем заставляет двигаться и действовать. Ловлю себя на том, что и хожу-то с выправкой гусара: смотрите, любуйтесь, как подтянут старый инструктор, как он строен, подвижен и раскован. Короткая стрижка, благородная седина висков, загорелое лицо с морщинками у глаз, энергичная походка, улыбка на лице, – старый, бывалый воздушный волк вводит в строй, себе на смену, любимого ученика… Одно тревожит: сбрасываю вес. Уже где-то 78 кг; при росте 178 это предел в моем возрасте. Вчера, выписывая в ПДСП Владика путевку в профилакторий из-за отсутствия топлива, беседовали с диспетчерами, старыми летчиками: что вот, жизнь натравливает нас друг на друга, а что нам делить между собой, старым ездовым псам. Филаретыч сорвался, с пеной у рта, трясущимися губами материл этих сук в верхах… автомат бы… всех к стенке… лично… Я только улыбнулся: Витенька, мало у нас в жизни было перипетий? Пойдем, возляжем в профилактории, может, музыку какую найду, поиграю, отойдем душой. А представитель наш пусть бегает, вон у него мобильник аж дымится. Улетим. Полежали часок, и тут же подняли нас на Хабаровск. Но я этот часик таки подремал, и душевное равновесие восстановилось, и в полете я был тот самый старый капитан, который все видит, все оценивает и создает обстановку в экипаже. Шутили, смеялись, лезли между грозами, читали газеты и разгадывали кроссворды, – и даже штурман наш железный читал в журнальчике анекдоты, между своими курсами, кофеем и сигаретой. Потом за обе щеки уплетали горы провизии, принесенные симпатичной стюардессой, попутно оглаживали взглядами ее округлые формы… хороша жизнь! И Коля красиво зашел без газа с прямой и притер… умеет же, язви его! Школа. Всего делов-то: 18 часов в рейсе. С о-отдыхом… 23.07. Откатал Колю. Все, свободен, т.е., прилетев вечером из Сочей, отдал экипаж Коле, поблагодарил ребят за хорошую работу, пожелал успехов. Глянул в план: сегодня лечу в десятидневный Ростов с другим экипажем: Черкасов, Русанов, Шлег. Володя Черкасов пока полетает со мной справа, а как только первый облет (там как раз готовят 682-ю), так его оттренируют, и начинаем ввод в строй. Либо Валеру Логутенкова: у него есть английский допуск, а у

Черкасова нет. Вопрос решается летным директором. В Сочи мы летали с Чекиным, причем, я – в пассажирском салоне, и не вылезал оттуда, чтоб не давить. Чекин проверил Колю и убедился, что он готов. Устроили в Сочи небольшой отходняк: очередное мое прощание с экипажем; комэска участвовал наравне. Пелись дифирамбы. Потом я втравил всех в танцы. Коля для меня как сын родной, и столько уже я испереживался за него раньше, что нынешний этап ввода в строй прошел совершенно буднично. Мечта сбылась… и всё. Абрамович создал нам сносные условия жизни в командировках, поднял зарплату (за июнь мне на руки 7300). Набрал работы на осень и зиму. Отпуска в сентябре мне не видать. Обещают с июля зарплату в среднем 10 000. Оплачивают теперь по среднему и сидение в командировках, и даже 50 процентов за налет, если летишь в командировку пассажиром. Есть за что анус рвать. Так бы годик поработать – можно было бы решить вопрос и с квартирой. А там подойдет и развал компании. Рейс мой – пятидневное сидение в Ростове, потом Норильск с ночевкой, затем на два дня в Самару, – и домой. За девять дней 20 часов налету. Итого, за июль будет где-то 57 часов. Хватит. За сидение заплатят по среднему, а налет мне не нужен. 30.07. Кое-как домучили мы последние, пятые сутки в Ростове и улетели под вечер, совершенно без сил, подавленные 37-градусной жарой с сильным, более 10 м/сек ветром, обдающим жаром, как из печки. Уже в Уфе было +25, прохладный вечер. Короткая ночь над Западной Сибирью, прекрасная заря на севере, серебристый шелк озер и рек внизу, в бархатной мгле; тысяча какой-то восход Ярила, встреченный в воздухе; дым лесных пожаров, сизая мгла, тусклый диск красного солнца, грозовые башни над Енисеем в районе Дудинки, – и все это при абсолютно мокрой заднице… Выпитая за пять дней вода сочилась изо всех пор тела, но это надо перетерпеть. Две девчонки-бортпроводницы, из нанятых на лето студенток, «мальки», как мы их прозвали, тихо сидели за спиной… интересно им. Я зашел и притер самолет на пупок Норильска, протянув под восторженно-испуганное Володино «что ты делаешь!» вдоль изгиба полосы движением от себя; мягчайшая посадка. Бросил штурвал и не спеша притормаживал, на ходу открывая форточку. И желанная прохлада ворвалась в кабину: 20 градусов тепла. Ночью норильское лето кончилось, пошел дождь, и в обед мы вылетали на Самару уже при нормальной температуре +7, с ветерком. Самара встретила легкими облачками и вполне терпимой летней жарой: +28. Володя мостил легкую машину на уклон короткой полосы, я заранее предупредил, что тут ожидает букет взаимоисключающих

факторов и надо держать ухо востро. Видя, что с ВПР он явно не успеет погасить лишнюю скорость, к которой мы, старики, их сами в свое время и приучили, я трижды сдернул режим: с 86 до 82 и 80, и уже над торцом краем глаза заметил, что скорость падает до 250, что нам и надо было. Володя в страхе подхватил, ожидая удара… перелет составил метров 400, и то, если бы я еще не придержал ему штурвал… Короче, эти волки все равно еще не капитаны, а он, зная, что первый кандидат на ввод, на всякий случай перестраховывается и каждого куста боится; это надо будет в нем преодолеть. На пробеге, после очень, кстати, мягкой посадки я, соизмеряя остаток полосы, скорость, жару и энергоемкость тормозов, потихоньку притормаживал и попутно объяснял ему еще раз. Вес 67 тонн, задняя центровка (руль высоты на глиссаде стоял на +2), короткая полоса 2500 м, жара, на пупок, – и нельзя делать предвыравнивание – перелетишь; нельзя и выхватывать – взмоешь; надо только чуть жать от себя; ну, пройдя торец на 10 м, чуть отпустить, она сама выровняется, ляжет на подушку, но тангаж держать строго; протянуть вдоль пупка, замереть, высчитать – раз, два, три, – еще чуть добрать и всё; дай-то бог не перелететь больше 300 метров: горячая полоса очень держит, тем более, в штиль. Это надо задницей прочувствовать. А его Чехлов учил в свое время мягким скоростным посадкам. Чехлов сейчас сам инструктор, он, может, сам уже об этом методе давно забыл, как и я, потому что применим он больше к тяжелым, груженым машинам. Надо садиться экономно, но в рамках. Кто знает, как эти варианты пригодятся в жизни. И как бы мне пришлось тормозить сегодня, если бы произвели ту скоростную, да еще с перелетом, посадку. А вдруг на грех – да сломайся та машина, что обливает водой тормоза сразу после посадки. Так-то он волк, опытный, грамотный и осторожный… как бы даже не до трусоватости, – а то будет второй К. Надо немножко человека расковать, поэтому летаем строго по очереди: я показываю, как это делается, с разбором каждой посадки, потом летит он, с учетом этих разборов. И отдаю я себе отчет: так, пожалуй, у нас в летном комплексе уже больше никто не покажет, и, заведомо, никто так не объяснит. Солодун ушел, а его школа – теперь мой крест, сколько там ни осталось летной жизни. Шлег ворчит: с этими мягкими посадками… колес не жалеете… надо сажать жестко… Я отвечаю: Михалыч, я бы себя уважать перестал, и ты бы меня уважать перестал; а колеса… да зае… да пропади они пропадом; – и много ли я колес стер за свою карьеру? И сравнимо ли то несчастное колесо – кусок резины – с ощущением красоты посадки. В Норильске я снова садился на пупок и снова объяснял

и показывал. Задняя центровка – почти не выравнивая, дождался пупка, сделал легкий тычок от себя – перегнул траекторию – мало; еще тычок… вот-вот… еще чуть – и бабаевская посадка. Это вот второй способ – тычками от себя. Учись, пока я жив. Но – при нормальной и особенно при передней центровке этот способ неприменим и опасен. Тут надо чуять. Дома жара под 30, и после норильского холодрана с дождем надо было перестраиваться на тепло. Снова легкая машина; я зашел в директоре и, прибрав режим до 79, подвел ее пониже, прижал, думая продавить подушку, но полоса держала. Я же над торцом видел, что скорость плавно перешла ниже 250, ожидал, что долго не продержится, но нет, летит себе и даже норовит подвзмыть. Но тыкать тут нельзя, надо только придерживать, выжидать… гномик внутри подскажет… а теперь хор-рошо, длинно подхватить… За это время меня стащило вправо метра на три, и я инстинктивно прикрывался креном в полградуса; подхватывая, я крен убрал, но кипящий над полосой воздух качал машину. Тем не менее, гномик подсказал правильно: подхват был вовремя и в меру. Где-то слева что-то дрогнуло Я ожидал, когда же дрогнет и справа, но нет, ничего не почувствовалось; дал команду включить реверс. И покатились на двух ногах, опуская переднюю. Обжившиеся в экипаже «мальки» потом спросили, кто сажал машину. Ну, я. Да уж… вроде как с похмелья, товарищ командир: какая-то посадка… неуверенная – то ли катимся, то ли нет. Да. Не видели вы р-р-рабочих посадок. Колю проверил Костя Д., есть замечания по технологии; к пилотированию претензий нет. Ну, допустил к следующей задаче: 25 часов с инструктором за спиной. Мне не совсем приятно было выслушивать замечания инспектора, но недоработка моя: на некоторые перестраховочные нюансы я поплевываю; Коля усвоил эту мою фраерскую манеру, а молодой инспектор на этом как раз зубы навастривает. Однако же, летая с проверяющим, я все это выполняю строго. Ты сначала научись делать все по букве, а уж потом, по здравому смыслу, нарушай, – но в рамках безопасности. А ты, инструктор зажравшийся, сначала научи стажера правильно делать при проверяющем, а потом не будешь краснеть, когда молодой инспектор пеняет тебе, эдак, вскользь… Коля сидел тут же, оформлял бумаги и все слышал. Я ему ничего не сказал. Спасибо Косте, что обошелся замечанием. А за меня Коле скажет Филаретыч, тот уж выдаст ему по самую защелку. Пиляев садится к ним сзади, Андрей Кибиткин справа; шесть посадок – и вот он, первый самостоятельный полет. Пока я вернусь из очередного колеса, как раз подгадают Коле ПСП; обмоем. 4.08. Пиляев свозил меня в Норильск, дал два нелюбимых мною визуальных захода; остался

еще один. Тьфу. Профанация. Коля сегодня идет с экипажем на беседу в управление: пять минут позора – и ты командир. 5.08. Эпопея с полетными весами 102 тонны продолжается. Летный директор приказом назначил несколько внештатных инструкторов, в том числе и меня, которые будут обкатывать всех под 102 тонны. Норовят загнать меня в Москву, чтоб подсаживался к экипажам и дергал рейсы с полным весом 102 тонны; это дней на десять. Мне-то все равно, где летать. Поживу в Москве. Командир П. тут в Москве попал под винты с этими 102 тоннами: мол, я не допущен, снимайте лишнюю ЗАГРУЗКУ! Топливо-то не сольешь: не долетишь без топлива. Абрамович узнал, разгневался. Короче… попадешь в подобную ситуацию – молча лети; потом, задним числом, оформят, что, мол, был допущен. Но кто бы гарантировал опытнейшему капитану П., что, не дай бог, случись что – с него не снимут шкуру. Теперь-то, получив устную инструкцию на этот счет, он спокойно бы полетел, а тогда надо было принимать решение, и он его принял. Юридически он прав, пороть его не будут, но… теперь я буду сидеть в Москве и обкатывать капитанов, чтобы подобные мелочи на ЗАГРУЗКУ больше не влияли. Коля беседу прошел, без эксцессов, поставил командирский штамп в пилотское, завтра уже в плане, как командир корабля, с проверяющим Пиляевым, на Шереметьево. Потом у них Камчатка, с четырьмя посадками; набирается как раз шесть посадок – и ПСП. 16.08. Обстоятельства меняются непредсказуемо. Коля где-то застрял с топливом, весь график сдвинулся, и ПСП его будет тогда, когда я только залечу в Москву. Ну, мы свои люди и время обмыть найдем. Менский с Чекиным извинялись… да что там особенного. 18.08. Сегодня у Коли Евдокимова первый самостоятельный. Я позвонил Филаретычу: как там у вас, все получается? Да вроде нормально. Не подведем. Они летят вечером; я заскочу в санчасть и положу Коле в задание на полет записку с пожеланиями. Доброго пути! 22.08. Впечатления. Поневоле станешь суеверным. Уже перед вылетом, раздумывая, надеть ли пиджак или лететь в рубашке, увидел оторвавшуюся и прикрепленную в рейсе скрепкой форменную пуговицу… ну, пришил… но полетел все-таки в рубашке. Рейс сразу с задержкой на несколько часов, но это так, сбой с топливом. Взяли ужин сухим пайком в нумера, немного водки, устроили междусобойчик с танцами, хорошо посидели. Утром Володя Черкасов, заядлый грибник, вышел за профилакторий и через час приволок ведро молоденьких скрипучих груздей. До вечера он с ними муздыкался, и к вылету на Полярный у него был полный пакет вымытых, выдраенных как игрушечки грибов. Зачем – он и сам не знает, но поволок их в

рейс. Ночь прошла незаметно, в полете я еще чуток подремал, несмотря на то, что выспался перед вылетом под журчание воды и шорох Володиного ножа в туалете. Непосредственно перед снижением бортинженер Гена Богданов доложил, что на втором двигателе загорелось табло «Клапаны перепуска», упал вдвое мгновенный расход топлива и разошлись обороты роторов высокого и низкого давления. Короче, двигатель потерял половину тяги. А заход оборачивался с курсом 170, с использованием приводов обратного старта, т.е. практически визуальный. Ну, на прямой пришлось совать внешним до 90; второй двигатель стоял на малом газе. Практически заход на двух двигателях. Ну, Володя зашел и сел, а я контролировал. Афишировать не стали, чтоб не вешать на себя инцидент. Просто после заруливания доложили, что двигатель неисправен. Долго я не мог связаться с Красноярском: в конце 20-го века из сидящего на алмазах Полярного позвонить по телефону так же сложно, как и в 30-е годы. Кое-как дозвонился, доложил обстановку, долго ждал решения, снова не мог дозвониться… обычное дело. Пришло указание: сидеть и ждать до завтра, придет рейс, привезут бригаду и запасной агрегат, заменят – и улетите в свою Москву. Рейс из Красноярска ожидается только через сутки – идем в холодную гостиницу и организуем сугрев. Холодно там так же, как и в Норильске: в нумерах градусов 10-12, за бортом в полдень +22. Девчонкам в двухместные комнатушки дали хоть нагреватели; у нас, в зале Чайковского, – большой стол, восемь кроватей, грейтесь как хотите. Ну, не первый раз… Быстренько организовали ужин. В Полярном после 6 вечера закрываются все пищевые точки, но у нас с собой было. Питание на этот рейс Москва дает шикарное, двойное, и с выбором: и шашлык, и лангет, и куриное филе, и рыба, и копчености, и… и все это сгребли в сумки, добавили казенную бутылку водки и казенное пиво; девчата быстро соорудили стол. Предприимчивый Володя мгновенно сориентировался и всучил дежурной пакет груздей, которых в Полярном нет; там одни маслята. Взамен приехавшая ночная сменщица привезла нам литр водки. На девять человек хватило: согрелись очень хорошо, наплясались вволю под мой магнитофончик, потом тихо и слаженно попели за столом. В маленькой гостинице кроме нас и экипажа вертолетчиков никого не было, мы абсолютно никому не мешали. Потом часть, кто помоложе, пошли к техникам играть в теннис, а кто постарше сидели, курили и балдели: где и взялись те Володины грибы… Здорово! Спали потом как убитые. Утром Володя сбегал в хилый северный лесок и быстренько набрал на жареху маслят: ядреные, сопливенькие и не червивые. Гнус не дал ему набрать больше, но

мы и те быстренько гуртом почистили и нажарили на обед. Пока сел рейс и нам налаживали двигатель, экипаж собрал остатки мяса, колбасы, овощей, все это пережарили с грибами – и обед готов. На вылет пошли сытые, довольные, а в полете с удовольствием сожрали опять же двойное питание, сохранившееся в самолетном холодильнике: тушеный с овощами белужий бок, шпроты, икра лососевая… ну там масло, шоколад, пирожные… Да… уйдешь на пенсию, восплачешь… Гастрит мой куда и девался. 23.08. Слетали из Москвы на Мирный напрямую. Загрузка оказалась меньше прогнозируемой, я тут же чуть задержал рейс и дозаправил пару тонн, и недаром. Лишнее топливо в баках не лишнее, а лететь 4100 км над тайгой. Полет нормальный, разгадывал кроссворды всю дорогу. Кормили на убой. Был еще заяц, коллега, инструктор на Ту-154: они как раз начали эксплуатацию Ту-154 в Мирном. Ветер оказался встречный, и лишнее топливо ой как пригодилось. Заход по ОСП, рано утром, с курсом 64, прямо против солнца; еле увидели полосу от дальнего привода. Заходил Володя; мне, к счастью, стойка фонаря солнце чуть прикрыла, а он и вообще полосы не видел, заходил строго по приборам. Пришлось ему усиленно помогать. Ну, сели нормально, но заход сложный, хотя погода была миллион на миллион. Тут еще на входе в мирнинскую зону возмутился диспетчер контроля: вы почему это идете правее трассы 21 километр, а? Поч-чему? Почему-почему. Потому. Тысячу километров от Туруханска над безориентирной местностью, без каких-либо навигационных средств, кроме НВУ, которое не по чему скорректировать. АРК гуляют, утренний эффект, а на НВУ ошибка накопилась. Причем, Тура отпустила нас, дав азимут и дальность и констатируя, что идем на линии. А Мирный нас увидел за 300 км и заблажил. И, главное, подавай ему причину. Андрей было взвился, стал в эфире объясняться. Я запретил: не надо. Возьми поправку – и все, на земле разберемся. Если вызовет меня на вышку, я ему сам навтыкаю: ты тут сидишь для чего – подсиживать экипажи или помогать? Тебе выпендриться надо? А нам – долететь. На этих вот средствах, на палочках-веревочках, как на Ли-2. Ну, сели. Никто нам претензий не предъявил. Полетели назад. Обратно везли 20 человек. Володя посадил легкую машину как учили. От полетов я самоустранился полностью, т.е. понятия не имею, где летим; ну, так, приблизительно, в чьей зоне находимся. Взлет и посадка – да, святое дело, и то, все бразды у Володи. Садится он хорошо, строго на ось, но пока грешит повышенной скоростью на глиссаде и перелетами. Я же норовлю приучить его экономно расходовать полосу на посадке, и если простые условия, торец мы проходим

на скорости 250, чтоб он убедился в том, что машина не падает. Ну а на эшелоне мне делать нечего. Он все успевает сделать, умело ведет бумаги, организует быт, делает свои дела, коммуникабелен, – короче, человек на своем месте. Андрей Емельянов прекрасный штурман, работает надежно, спокойно. Но, видать, внутри иногда переживает за перипетии. Этот довезет. Гена Богданов опытный бортинженер, но очень скромен, держится как-то в тени. Мы вместе летаем не часто, но как-то пригляделись. Работа очень спокойная. Может, кому-то уже и домой хочется, проводницам-то точно, но никто не ворчит, все понимают, что другого заработка не будет, а жить надо дружно. Лето я пролетал абсолютно безмятежно, такой синекуры я еще не видел, такого курортного оформления полетов тоже. Изредка так случалось и раньше; нынче это наши будни. Единственно, что мешало – жара; от нее уставал, я жару не выношу, – но не от полетов. Что такое эта сегодняшняя бессонная ночь – да это мелочи. Сейчас завалюсь и высплюсь до утра. Подумаешь – 10.45 налетали туда и обратно. Моя августовская песнь спокойна. Согласен так жить и дальше. Это и есть жизнь летчика; а дома… дома одна суета. Конечно, немного не хватает движения, физической нагрузки; сидим, сидим… И очень не хватает творчества. Зато сколько угодно созерцания и философии. Прекрасны эти летние светлые ночи над землей. Сидишь, молчишь и бога благодаришь. И знаешь, что тебя ждет по прилету. И идешь в свою гостиницу как домой. Там ты сам себе хозяин, там отдых, легкий хмель, спокойный разговор, песни и танцы, и никуда не надо бежать. Знаешь, что утром все будут готовы снова в полет, что перед рейсом все выспятся, а там, ну, немножко ж надо и поработать, – а потом сиди, читай, жди вкусную еду, броди по салонам, трави анекдоты с проводниками. Придет твой час, возьмешь штурвал, раз-раз-раз – и высшее наслаждение посадки… И снова в гостиницу. Ну, блаженство. И за это еще ж и платят. Да для обычного мужчины в России заработать 10 000 за месяц на земле нынче немыслимо. Ну, во всяком случае, надо так вкалывать – из шкуры лезть. А сколько истратишь нервов… Может, посторонний человек по зрелом размышлении скажет: а каково с отказывающим двигателем-то… и т. д. Спешу уведомить: мы на это учены. Нынче у меня и пульс-то не участился, и вообще, работал второй пилот. Событие тоже. Я почиваю на лаврах. Совесть моя чиста. Жизнь сделана. Дал бог к концу жизни блаженство удовлетворенности – значит, я заслужил; принимаю его с чувством справедливо заработанной награды. Удастся ли долетать до 60 лет? Если бы так шло, то пролетать еще пять лет вполне возможно. Но за это – заплачу.

Полным отдалением от семьи, уходом в абсолютный эгоизм – и неизбежными потом, в старости, конфликтами. Ну да будет день – будет пища. Жизнь, которую я веду, это жизнь старого холостяка. Старого потому, что… потому что старый, да и все. Старость замечается во всем: и сморщенная кожа на шее (и не только), и боль в спине по утрам, и засыпание средь бела дня, и несварение желудка… Но все это не главное. Главное – то, что как бы мы на равных ни развлекались, а все равно прорывается в отношении людей ко мне скрытое: да – все отлично, да – все здорово у нас с Вами, но… но Вы – старый. А мы – молодые. И за спиной, знаю, тоже разговоры: да, конечно… дал бог здоровья, душевной молодости, телесной гибкости. Но… старый человек, что там говорить, старый. 55 лет. Что уж тогда говорить о работе. Седой волк. Что уж тогда говорить о семье. Дед. Ну ладно, никуда не денешься от физических лет, от паспорта, от очков. Но как себя вести, если душой никак эту старость не принимаешь? Куда девать внутреннюю энергию? Думается, надо жить себе, как живется, не ставя искусственных рамок, не комплексуя и контролируя себя лишь в очевидном, этическом. Надо садиться и писать книгу. Есть о чем писать. Есть желание, и появились условия. Стоит только начать – потом не оторвусь. Назову ее… Назову ее «Раздумья ездового пса». *****

© Copyright: Василий Ершов 2010